Erlebnisberichte des Flugzeugführers

eines Transportflugzeugs Junkers Ju - 52

über 

geheime, sonderbare und tragische Flugaufträge

aus der Zeit Juli 1944 - April 1945

Manuskript

1997

" Wenn man nur wüßte
wie Gott jede kleinste Liebestat
hundertfach belohnt "

Kapuzinerpater PIO / 880 n. Chr.

Auch ich glaube,
daß ich durch Gottes Gnade
mein Leben ausgefüllt habe
und glaube
meine Pflicht erfüllt zu haben,
indem ich aus Nächstenliebe
anderen das gegeben habe
was mir von Gott
auf meinem Weg geschenkt wurde
- das Leben, das Überleben - !

So will ich hoffen,
daß ich einigen hundert Schwerverwundeten
durch den Einsatz meines Lebens
ihr Leben, ihr Überleben
gerettet
habe.

1997
A.R.

Inhaltsverzeichnis

Fall 1

Hier Peenemünde / (U F O ?)

Es war im Juli 1944. Meine Besatzung und ich ruhten uns aus vom letzten Nachteinsatz.
Da wurde ich aufgefordert, umgehend beim Staffelkapitän zu erscheinen.
Es mußte etwas Außergewöhnliches vorliegen ! Flugaufträge wurden doch in der Regel im Büro der Flugleitung erteilt.
Also, keine Zeit verlieren, Uniformjacke angezogen, Käppi aufgesetzt und ab zum Kapitän. Ich trat in sein Zimmer, voller Erwartung, grüßte in strammer Haltung und meldete Dienstgrad und Name.
" Halten sie sich bereit, morgen geht's ausnahmsweise mal Richtung Westen. Melden sie sich im Büro beim Flugeinsatzleiter".
"Jawoll Herr Hauptmann", militär. Gruß, kehrt.
Eine große Freude überkam mich. Endlich einmal bekomme ich einen Flugauftrag nach Deutschland zugeteilt !!! Seit fast 2 Jahren hatte ich keinen Heimaturlaub mehr bekommen. Und seit Sommer 1944 fehlte es an der Ostfront an erfahrenen Flugzeugführern. Vielleicht konnte ich jetzt einen kurzen Besuch daheim damit verbinden. Endlich meine Angehörigen wiedersehen, meine Heimat.
Nur ganz selten bekam jemand diese Gelegenheit, um Ersatzteile oder spezielle Versorgungsgüter herbeizuschaffen oder gar einen Wechsel der 3 Sternmotoren vornehmen zu lassen, was dann meistens 3 oder mehr Tage Sonderurlaub bedeutete.
Der Staffelkapitän, sein Vertreter und die Flugleitung waren in einer kleinen Barake untergebracht. Das Flugpersonal und techn.Personal in 3 Baraken. Unser Einsatzplatz -eine große Wiese - muß zu dieser Zeit etwa im Raum zwischen Brest - Deblin und Lublin, westlich bzw südlich des Bug gelegen haben.
Die Wiese war nach Osten hin begrenzt mit Mischwald. Am Waldrand hatten wir einige Bäume gefaällt, um wenigstens 3 oder 4 Flugzeuge einigermaßen getarnt für die Zwischenwartungsarbeiten abstellen zu können. Die meisten waren ja ständig unterwegs und es dauerte oft mehrere Tage, bis man wieder zum Stammplatz zurückkehrte.

Osten
Wiese
Start- u. Landerichtung
Staffel-Kapitän u. Flug leitung
Unterkünfte

Ich ging also sofort zum Flugleiter, denn ich konnte die Einzelheiten der freudigen Nachricht nicht schnell genug erfahren.
Jetzt erfuhr ich Näheres. Aber !
Meine Vorfreude war sofort dahin, die Enttäuschung groß.
Das Ziel lag in der Nähe von Peenemünde. Der Auftrag sollte innerhalb eines Tages erledigt sein, niemand dürfe am Ziel das Flugzeug verlassen außer dem Funker und dieser würde eigens für diesen Flug ausgetauscht.

Also, aus der Traum!
Es war mir sofort klar, daß hier eine besondere Sache ablaufen sollte, die nicht bekannt werden durfte.
Sogleich begann ich zusammen mit meinem Navigator(Co-Pilot) mit der Flugvorbereitung. Einholen des neuesten Wetterberichtes, Kursberechnung und Flugdauer. Der Bordmechaniker hatte das Flugzeug vollzutanken.
Die Flughöhe (bezogen auf Meereshöhe) und der genaue Startzeitpunkt wurde von der Flugleitung erst kurz vor dem Start bestimmt, denn diese war verantwortlich für die größtmögliche Sicherheit bei der Durchführung des Auftrags.
Über eine zentrale Stelle mußte die eigene Flugabwehr (sowohl am Boden die Flak als auch in der Luft die Jagdabwehr) über diesen Flug rechtzeitig verständigt werden, damit es nicht zu Mißverständnissen kam. (Ich selbst wurde z B in der Nacht des 10.April 1945 durch ein solches Mißverständnis von der eigenen Jagdabwehr bei Iserlohn abgeschossen!). Außerdem mußten auch noch kurz vor dem Start die Bewegungen des Feindes in der Luft (z B Bomberpulks) genau geklärt sein.
Morgen in aller Frühe sollte es losgehen.
Wir hatten z Z eine stabile, ruhige Wetterlage, geschlossene Wolkendecke mit Untergrenze um 500 Meter. Unter solchen Bedingungen war in der Regel nicht mit feindlichen Jägern zu rechnen.
Auf dem Hinflug waren etwa 600 bis 700 km zurückzulegen, somit mußte ich eine Flugdauer von etwa 3.5 Stunden einkalkulieren. Er führte über das Stettiner Haff, vorbei an Swinemünde. Navigations- und flugtechnisch bedeutete es für mich keinerlei Schwierigkeit.
Aber, 3 1/2 Stunden lang auf dem Sitz festgeschnallt, fast ohne jede Bewegung, ist eine lange Zeit. So waren meine Gedanken - trotz der großen Enttäuschung bei der Bekanntgabe des Zieles - oder vielleicht auch gerade deswegen - immer wieder in der Heimat . . . . . . im Sudetenland . . . . . .
Wie wird es jetzt dort sein? Haben meine Angehörigen genug zu essen?
Wie sieht das Haus, wie sieht der Garten aus ?
Ach wie gern würde ich jetzt einen Schwenk um 90 Grad nach Südwesten machen, in meine Heimat fliegen und dort ganz einfach auf einer Wiese am Ortsrand landen.

Und ich wußte auch schon wo ! Gleich in der Nähe unseres Hauses, entlang der Straße die am Garten vorbeiführte. Genau auf dieser Wiese auf der schon vor einigen Jahren, als ich noch auf's Gymnasium ging, ein Flugzeug (not?-)gelandet war. Und welch ein Zufall, es war sogar eine Junkers Ju-52 gewesen, die damals dort stand und wo wir als junge, begeisterte Segelflieger sofort hingerannt waren. Unvergeßlich blieb die Erinnerung daran!
Denn wir hatten, nachdem der Anschluß des Sudetenlandes an's Reich zwischen Chamberlein und Hitler ausgehandelt war, was wir - fast ausnahmslos alle - als Befreiung von der tschechischen Unterjochung empfunden hatten - sofort eine(bis dahin verbotene) Segelfliegergruppe gegründet und gaben jede Stunde unserer Freizeit dafür her, selbst in Eigenarbeit einen Schulgleiter -SG 38- und später ein Grunau-Baby zu bauen. Um dann damit, angeschleppt mit einem langen Gummiseil - "ausgezogen, laufen, los" - am Hang den ersten Luftsprung zu machen, die erste Kurve, den ersten Kreis zu fliegen.
Was waren wir in dieser schönen Jugendzeit begeistert und ausgefüllt von den herrlichen Erlebnissen des Fliegens. Was waren wir doch glücklich !

(Wir kamen auf keine dummen Gedanken so wie heute unsere jungen Menschen, um die sich niemand kümmert, die regelrecht im Stich gelassen werden in dieser wichtigen Phase des Lebens, oft ziellos umherirren und manchmal verkommen. Ob das etwa so gewollt ist ???)

" Je mehr wir erleben, desto reicher ist unser Leben
und später auch die Erinnerung, von der wir im Alter zehren"

Aber jetzt Schluß damit, mit dieser Schwärmerei !, durchfuhr es mich und ich wollte diese Gedanken wegwischen.

" Sei nicht traurig über das, was nicht mehr ist.
Freue dich über das, was i s t ! "

So konzentrierte ich mich wieder voll auf das, was i s t , was jetzt um mich herum ablief.
Und doch entdeckte ich sogleich wieder das Schöne, das die Fliegerei mir täglich bot. Ich kam nicht raus aus diesem Bann. Sobald ich und so lange ich hinter dem Steuerknüppel saß, vergaß ich immer wieder all die Gefahren des Krieges, dessen Sinn und dessen Unsinn ! Ich sah nur das Wunderbare der Natur rings um mich herum. Auch heute, jetzt auf diesem Flug. Wie herrlich waren doch die weiten Felder, die Flußlandschaften, das Stettiner Haff und das Achterwasser, das ich soeben überflog.
Und ganz weit drüben die Pommersche Bucht , die Ostsee........

Bald war es so weit.
Vom Funker bekam ich das "qdm" durchgesagt. Das bedeutete die genau gepeilte Anflugrichtung zum Landeplatz.
Wir hatten ja Bord - Bord -Sprechverkehr, der einzige "Luxus" damals in unseren Transportflugzeugen.
Jetzt war wieder Konzentration gefragt. Die Kompaßrose berichtigen, ständig auf die Instrumentenangaben reagieren und gleichzeitig die Beobachtung der Landschaft vor mir. Nach einer kleinen Kursverbesserung erkannte ich auch schon von weitem in diesem flachen Land das weiße Landekreuz. Ich drosselte die Motoren, zog das Flugzeug ganz niedrig über dem Boden an den Aufsetzpunkt heran und schon setzte ich mit der Mindestgeschwindigkeit (ca 80 km/h) unmittelbar neben dem Landekreuz sanft auf. Hier kam es ja wieder einmal regelrecht auf jeden Meter an bei einer so kleinen Wiese. Der Ausrollweg mußte möglichst kurz gehalten werden.
Dann übernahm der Bordmechaniker und rollte das Flugzeug in eine Ecke der Wiese, wo es von hohen Büschen möglichst gut gegen Sicht geschützt war.
Ehe wir es jedoch merkten, war der Funker ausgestiegen und hatten wir auch nicht mitbekommen, wohin er gegangen war. Wir anderen (Mechaniker, Co-Pilot und ich) waren ja angewiesen worden, das Flugzeug nicht zu verlassen, solange wie wir uns auf dem Landeplatz aufhielten. In dieser Zeit war es auch ratsam, über viele Dinge überhaupt nicht nachzudenken, geschweige denn mit anderen darüber zu diskutieren.
(Ich zitiere hier nur einen einzigen Fall, bei dem ich beinahe vor das Kriegsgericht gekommen wäre und anschließend zu einer Strafkompanie. Es war in Berlin-Schönefeld, als ich einmal zu Kameraden den Ausspruch tat :" Ein Jahrtausend und kein Jahrtausend". Das war ein Satz von den Weissagungen der Sybille aus Norwegen. So etwas wurde aber - wenn es der Falsche hörte - sofort als Wehrzersetzung hingestellt und ab in den Knast!)
So machten wir es uns in der Führerkabine und im Laderaum bequem, soweit das überhaupt möglich war.
Nach lägerer Zeit jedoch, es war vielleicht eine Stunde vergangen, sah ich es als meine Pflicht an, mich nach dem Verbleib des Funkers zu erkundigen und verließ trotz des Verbots das Flugzeug. Auf der Wiese war keinerlei Gebäude zu sehen, wo sich ggf eine Flugleitung oder sonstige Instanz der Luftwaffe hätte befinden können, außer einem Hangar in der entgegengesetzten Ecke ~~der~~ .
Dieser Hangar erschien mir merkwürdig schmal und hoch und entsprach ganz und gar nicht der wesentlich breiteren Bauweise, wie ich das von allen anderen Plätzen kannte.

Skizze

Skizze, nicht maßstabgerecht

Kleine Siedlung

Hangar

Getreide-feld

befestigter Fahrweg (Straße)

Laubbaum-Allee

Buschwerk

Lande- u. Start-richtung ca 350 m

ca 3m hohes Buschwerk ringsum

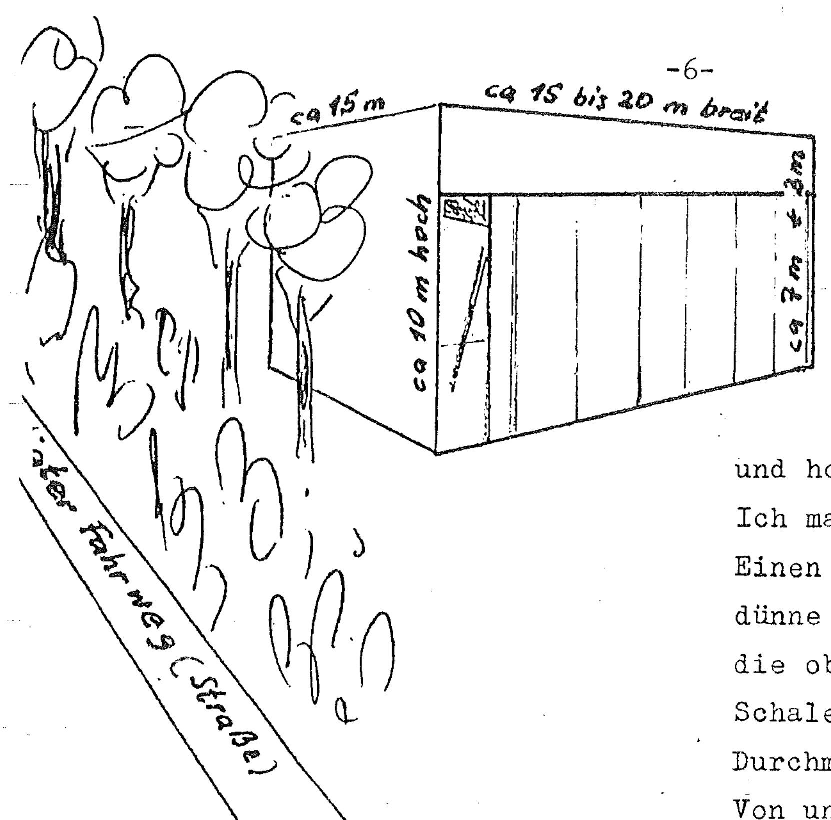
Wiesen und Felder

mein abgestelltes Flugzeug

Wiesen und Felder

Bauerngehöft

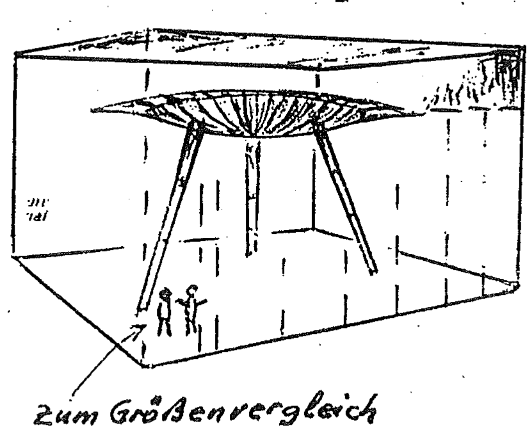
weiter weg kleine Ortschaft



Um nicht aufzufallen, ging ich am Platzrand in Deckung des hohen Buschwerks entlang auf den Hangar zu. Ich sah, daß die linke, schmale aber hohe Schiebetüre ca 1 m zur Seite geschoben war und hoffte, dort eine Auskunft zu erhalten. Ich machte 2 Schritte hinein in die Halle. Einen Augenblick lang sah ich 3 oder 4 dünne Teleskopstangen, etwa 6 m(+) hoch, die oben eine sehr große, runde, dunkle Schale aus Metall (?) trugen. Durchmesser etwa 12 bis 15 Meter. Von unten her betrachtet sah sie so aus, wie etwa ein riesiger Suppenteller.

Aber schon trat aus dem Halbdunkel hinter der Schiebetüre ein Wachsoldat hervor. Er hatte wohl in der Stille und Abgeschiedenheit, nicht mit meinem plötzlichen Erscheinen gerechnet. Sofort herrschte er mich an (etwa so): "Sofort verschwinden, sie haben nichts gesehen, sonst erleben wir beide den morgigen Tag nicht mehr! "
Noch heute, nach über 50 Jahren habe ich diesen Satz in den Ohren, als wäre das erst gestern geschehen. So sehr war ich erschrocken . . . . .

Blick in den Hangar



Sofort drehte ich mich um , ging rasch hinaus auf die Wiese und als ob ich vor einer Gefahr davonlaufen müßte, schlug ich mich durch das hohe Gebüsch, das seitlich neben dem Hangar stand. Jetzt befand ich mich auf einem befestigten, geraden Fahrweg (gerade, schmale Straße), der auf einer Seite gesäumt war von diesem Gebüsch und einer Reihe hoher Laubbäume. Auf der anderen Straßenseite drüben gab es kleine, saubere Häuser mit Vorgärten.
Ich war wieder ganz bei der Sache und wollte meinen Funker suchen. Die kleine Siedlung schien wie ausgestorben. Doch da kam mir plötzlich ein hübsches, junges Mädchen entgegen. Vielleicht konnte sie mir sagen, wo hier eine Dienststelle der Luftwaffe oder sonstige militärische Einheit untergebracht war. Aber sie wußte nicht, wohin ich mich hätte wenden können.

Vielleicht - sagte sie - dort drüben am anderen Ende der Wiese, hinter den hohen Büschen, dort gibt es einen Bauernhof.
Das war genau dort, wo jetzt in der Ecke mein Flugzeug stand.
Ich war jung, sie war jung. So verscheuchte ich meine Gedanken an das soeben Erlebte. Wir nahmen uns an der Hand und gingen ein paar Schritte den Feldweg entlang. Dort stand ~~noch~~ bald das erntereife Getreide. (Daher weiß ich, daß es im Monat August (Juli)? gewesen sein muß).
Lange konnte ich hier nicht verweilen. Ich mußte zurück zum Flugzeug.
Dort kamen mir zwei Herren in Zivilkleidung entgegen, lange Mäntel, Hut und Aktentasche. Ich ahnte, daß sie mit mir fliegen wollten, wir begrüßten uns kurz und sie kletterten in's Flugzeug. Eine Treppe gab es ja nicht.
Im Laderaum war der Bordmechaniker gerade damit beschäftigt, zwei mittelgroße dunkelgrüne Kisten vorn an der Seitenwand mit Gurten zu befestigen und gegen Verrutschen zu sichern. Die beiden Herren nahmen darauf Platz. Anscheinend hatten sie Erfahrung mit den einfachen Verhältnissen im Laderaum eines Frontflugzeuges. Sitzgelegenheiten gab es da nicht.
Der Funker saß bereits an seinem Funkgerät und morste.
Mein Navigator (Co-Pilot) befand sich in der Führerkabine, hatte die Landkarte und das Navigationsbesteck zur Hand und rechnete den Kurs aus.
Ich war also gerade zur rechten Zeit wieder zurückgekommen. Gott sei Dank.
Es sei eine nicht allzulange Strecke vorgesehen, sagte er mir und nannte das Ziel. Ich kann mich heute nicht mehr genau daran erinnern, wo das war. Es muß ein Flugplatz in der Nähe von Berlin gewesen sein. Vielleicht Berlin-Tegel oder Berlin-Schönefeld.
Diese beiden Plätze kannte ich, denn dort war ich vor einem halben Jahr umgeschult worden von dem 2-motorigen Kampfflugzeug Junkers Ju 88 auf die Transport-Ju 52.
Der Bordmechaniker rollte das Flugzeug wieder in die Ecke zum Landekreuz.
Ich startete und flog Richtung Süden. Anklam, die norddeutsche Seenplatte, Deutschland, oh du schönes Land!
Am Ziel angekommen verabschiedeten sich die beiden Herren, dankten für den guten Flug und gingen zum Flughafengebäude. Die beiden Kisten wurden ausgeladen und ich selbst begab mich zur Flugleitung der Luftwaffe um mich auf einen neuen Auftrag einzurichten.
Jahrzehnte lang kam mir dieses Erlebnis - wie so manche andere sonderbare Flugaufträge, die ich damals ausführen mußte-immer wieder einmal in Erinnerung, ohne daß mir so recht klar wurde, was ich dort alles gesehen hatte und worum es - auch an diesem Tag - wieder ging.

Gelegentlich hatte ich damals und auch später davon gehört, daß in der Gegend von Peenemünde neue Versuchsflugzeuge, auch solche mit Raketenantrieb erprobt worden sein sollen (z B Hanna Reitsch, Wernher von Braun u.a.), V 1, die "Himmelslaus" und ähnliche Objekte. Dabei kam mir immer wieder der Gedanke, ob es sich bei dieser Schale bzw Teller, die ich gesehen hatte, etwa um eine Magnetscheibe gehandelt haben könnte. In Pilotenkreisen kursierte ab Sommer 44 das Gerücht über derartige Dinge. Die Me 262 mit Strahltriebwerk gab es ja bereits seit Juli 1942 als ersten, flugfähigen Prototyp der Welt, war auch ab Mai 1943 bereits einsatzfähig und wurde von Galland geflogen. Oder auch die Me 163 , der erste und einzige raketengetriebene Jäger der Welt damals.
Er konnte in 3 Minuten und 25 Sekunden auf 12.000 Meter hochsteigen.
Oder die DFS 228, ein raketengetriebener Höhenaufklärer, der bis 18.000 Meter und höher stieg.
Ich habe selbst Versuche gesehen z B die Me 163 in Wels/bei Linz oder auch in Udetfeld. Auch Versuche mit 4 - strahligen Typen in Alt-Lönewitz. Dort war auch in einem kleinen Hangar ein Jagdflugzeug mit 2 Antrieben versteckt, das aber wegen Sabotage bei der Herstellung eines einzigen, kleinen Teiles für den Antriebsmotor vorerst nicht in die Endproduktion gehen konnte, so erklärte es mir der General Schörner, ~~für~~ dem ich in der Zeit Jan/Februar/März 1945 persönlich zugeteilt war, um für seine Truppen Versorgungsflüge z B hinein in die schwer umkämfte Stadt (Ende Jan 45?) Breslau (Gandau) und andere oberschlesische Kampfgebiete zu den oftmals bereits eingeschlossenen Truppen auszuführen oder von dort viele, viele Schwerverwundete herauszufliegen.
Erst jetzt, nach der Lektüre eines Buches des Schriftstellers J.van Helsing ist mir einiges klarer geworden.
So zum Beispiel:

1. Peenemünde / U F O (Juli 44)
2. KZ-Insassen von Wilna nach Halle (Juli/August 44)
3. General Halder zum Kaukasus und zurück (August 44)
4. Agentenaustausch hinter der Front (Januar 45)
5. Oberst Rudel, Skorzeny / Krakau - Udetfeld (Jan 45)
6. Verwundete engl. Offiziere von Skoplje nach Wiener Neustadt (Febr 45)

Fall 2

Hier: Geheimnisvoller Transport von KZ-Insassen von Wilna(Vilnius)nach Halle.

Vorgeschichte: Wir befanden uns im Mittelabschnitt der Ostfront.
Es muß in der ersten Hälfte des Monats Januar 45 gewesen sein, als ich auf einer langgestreckten Wiese mit meinem Transportflugzeug gelandet war. Insgesamt waren drei Flugzeuge unserer Staffel hierher beordert worden, um das technische Bodenpersonal einer Jagdstaffel(JG 54), deren Mannschaftszelte, Geräte und Material in einer sogenannten "Blitzverlegung" zu einem anderen, etwa 100 km nördlich davon gelegenen Feldflugplatz zu transpotieren.
Eine Längsseite der Landewiese war von Wald begrenzt.
Am Waldrand standen noch zwei Zelte, die soeben abgebaut wurden. Andere Zelte waren bereits gebündelt, lagen neben verschiedenen Kisten mit Werkzeug und sonstigem Material und alles wurde sofort nach unserer Ankuft in großer Eile verladen.
Es standen auch zwei oder drei Jagdflugzeuge zwischen den Bäumen bereit.
Aus den Wäldern an der gegenüberliegenden Seite des flachen Feld-und Wiesengeländes hörte ich fast pausenlos heftiges Maschinengewehrfeuer knattern und zwischendurch den Abschuß einiger Granatwerfer.
Wir drei Piloten begaben uns sofort in die am Waldrand befindliche kleine Holzbarake, um dort das Ziel zu erfragen und ganz schnell und grob den Kurs zu berechnen.
Auf dem Rückweg zu meinem Flugzeug begegnete ich einem jungen Luftwaffenoffizier. Er trug eine der höchsten Tapferkeitsauszeichnungen, das Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern.

War das etwa der Oberleutnant Kittel von diesem JG-54 ?
Einer, der 260 Luftsiege (und mehr !) bereits errungen hatte ? Der kurze Zeit darauf am 14.Februar 45 im Kurlandkessel beim Luftkampf mit einer Iljuschin Il-2 abgeschossen wurde ?
Wir hatten größte Achtung vor diesen tapferen Helden ! Und :

Wir sollen nicht vergessen den schweren Opfergang der deutschen Jagdflieger, die vielen Namenlosen, die in den harten Jahren des Ostkrieges ihr Leben einsetzten und opferten,
wir wollen nicht vergessen, daß sie im Glauben an eine gerechte Sache täglich in ihre Maschinen kletterten und ihre Angst besiegten,
wir dürfen nicht vergessen, diejenigen, die schweigend ihre Pflicht taten und nie mehr zurückkehrten.
(Quelle: Werner Held "Die deutschen Jagdgeschwader im Rußlandfeldzug")

Die deutschen Jagdflieger kämpften ritterlich! Sie schossen nicht auch noch auf den Piloten, der am Fallschirm hing um sein Leben zu retten.
Sie schossen nicht auf wehrlose Bauern, die ihren Acker bestellten.
(Selbst erlebt und gesehen, eine feindliche Ligthning/Parndorf bei Wien 1945)
Sie schossen nicht auf die Fischer, deren Fischkutter versenkt worden war und die im Rettungsboot um ihr Leben bangten. . . . . . uam.

Unsere drei Ju - 52 waren inzwischen beladen. Wir starteten kurz hintereinander.
Die letzten Jagdflugzeuge begleiteten uns in Richtung Norden.
Nach etwa einer halben Stunde waren wir am Ziel, die Flugzeuge wurden entladen und jede Besatzung erhielt einen neuen Auftrag.
Während die anderen beiden Flugzeuge schwerverwundete Soldaten in's Reichsgebiet bringen sollten, mußte ich mit einer Ladung (10 Fässer) Flugbenzin zu einem östlich von Königsberg gelegenen Platz (Tilsit, Insterburg oder Gumbinnen) im sogenannten "Kurlandkessel" fliegen.
Dort durften wir uns erst einmal eine Nacht lang ausruhen. Die Benzinladung blieb im Flugzeug verstaut.
Tag des Ereignisses:
Am nächsten Tag erhielt ich den Auftrag, mit der Benzinladung ein Ziel anzufliegen, das in östlicher Richtung lag. Soweit ich mich erinnern kann, muß es Wilna (Vilnius) gewesen sein. Heute nach so langer Zeit (über 50 Jahre), kann ich es nicht mehr mit ganzer Gewißheit sagen, aber es müßte sich anhand der Skizze feststellen lassen. Es könnte auch Kauen (Kaunas) oder Kovno gewesen sein. Dort hatte ich schon einmal zuvor unter größter Gefahr Schwerstverwundete herausgeholt, die regelrecht im "Hau-Ruck-Verfahren" in mein Flugzeug geworfen wurden, während das Flugzeug gewendet wurde und sofort unter Beschuß wieder starten mußte.

Ich hatte den Auftrag, nach der Landung die Benzinfässer entladen zu lassen und selbst aus diesem Vorrat wieder aufzutanken. Das wurde von dem dortigen Bodenpersonal er - ledigt. Anschließend sollte das Flugzeug in der südwestlichen Ecke des Platzes, gegenüber der Flughafengebäude, ganz nahe am Drahtzaun abgestellt werden und zwar so, daß die linke Seite mit der Ein-/Aussteigtüre zum Zaun hinzeigte. Aus "Sicherheitsgründen" sagte man mir! Anschließend sollten wir uns alle bei der Flugleitung melden. Wir taten, wie befohlen.

Skizze nicht maßstabgerecht
Süden
Landerichtung → Westen
KZ-Leute
Flugplatzgebäude
Wilna/Vilnius
zur Stadt

Hinter dem etwa 3 m hohen Stachel- bzw. Maschendrahtzaun erkannten wir einige typische Holzbaraken und wir konnten auch mehrere Männer in schwarz-weiß-gestreifter KZ-Kleidung in der Nähe auf der anderen Seite des Zaunes beobachten. Es muß sich somit um ein Arbeits- bzw. Straflager gehandelt haben, das hier an dieser Ecke unmittelbar an das Flugplatzgelände angrenzte.
Als wir aus dem Flugzeug stiegen, kamen zwei Männer zum Zaun gelaufen und ich warf ihnen meine Schachtel Zigaretten hinüber.
Sogleich aber ermahnte mich ein Besatzungsmitglied, ich dürfe doch so etwas nicht tun. Das könne doch Kriegsgericht zur Folge haben !
Nun, es hatte ja niemand sonst gesehen. Und wir als Besatzung waren ja eine aufeinander eingeschworene "Bande". Jeder für jeden da !
So begaben wir uns gemeinsam zur Flugleitung.
Dort ging alles ganz normal zu. Keiner von uns ahnte, welche Überraschung noch bevorstand.
Nach mehrmaligem Nachfragen erhielt ich endlich den Auftrag, leer (!?) nach Halle zu fliegen und dort das Flugzeug sofort nach der Landung in der südwestlichen Ecke - genau wie in Wilna - des Flugplatzes abzustellen. Als besonderes Merkmal würde dort der Rumpf einer Dakota DC-3 liegen, direkt neben dem Zaun. Unmittelbar daneben müsse unsere Ju-52 postiert werden, mit der linken Seite zum DC-3 Rumpf. Begründung: Der Jägerbegleitschutz der feindlichen Bomberflotten sei tagsüber sehr zu befürchten. Dieses Argument machte es mir begreiflich.
Wir bereiteten uns auf den langen Flug vor. Auf der Wetterwarte mußte das Wetter und die Windverhältnisse eingeholt werden und sodann der Kurs und die Flugdauer ermittelt werden. Startzeitpunkt, Flughöhe, Frequenz und Code für den Funkverkehr mit Halle bekamen wir von der Einsatzleitung.

Wir gingen zur "Tante Ju" hinüber, um unsere Plätze einzunehmen. . . . . .

Was war das für ein riesiger Schreck ! Das Herz blieb mir fast stehen, als wir die Einsteigetüre öffneten. Fassungslos standen wir da.
Etwa 12 bis 14 Männer saßen auf dem Boden im vorderen Teil des Laderaums. Teilweise in schwarz-weiß-gestreifter Sträflingskleidung. Eng aneinander - gedrängt. Einige hatten Ziviljacken an oder dunkle Hosen.
Wir waren völlig perplex ! Was sollten wir tun ?

So stiegen wir erst einmal ein um uns zu beraten. Die Männer, von denen dem Aussehen nach anscheinend etwa die Hälfte Juden waren, mußten sich wohl unter dem Zaun durchgegraben haben und dann heimlich in's Flugzeug gestiegen sein. Anders konnten wir uns die Sache nicht erklären. Keiner von ihnen sprach deutsch. Ich versuchte es mit ein paar tschechischen Worten "Co to je tady"? "Was ist das hier"? Und ich gestikulierte mit den Händen, um mich verständlich zu machen. Einer von ihnen tat eine Bewegung als ob er zeigen wollte, wie wenn ein Maulwurf gräbt. Jedenfalls deuteten wir es so.
Viel Zeit blieb uns nicht. Wir mußten gemeinsam eine Entscheidung treffen. Sofort und 100-prozentig. Die Gefahr war zu groß, die auf uns lastete.
Auf ihnen und auf uns !
Entweder wir machten sofort Meldung, das hätte für diese armen Menschen den sicheren Tod bedeutet.
Oder wir nahmen sie mit nach Halle mit dem gleichen Risiko für sie aber auch mit unvorstellbaren Folgen für uns, falls die Angelegenheit in Halle entdeckt werden sollte. In diesem Gewissenskonflickt entschieden wir uns für das Risiko. Wir hatten schon andere schwierige Situationen gemeinsam durchgestanden.
Und so flogen wir ab, Richtung Südwesten, nach Halle. Gott würde uns beistehen, auch in diesem Fall ! Und wir hatten Glück.
So hofften wir auch für die armen Menschen im Laderaum, daß sie heil durchkommen würden.
Erst heute, nach über 50 Jahren und nach einer langen Unterhaltung mit zwei interessierten jungen Menschen beginne ich darüber nachzudenken, ob es etwa ein abgekartetes Vorhaben war, eine Absprache zwischen höheren Instanzen.

Skizze nicht maßstabgerecht
Fahrweg
kleine Holzbaracken für ausgebombte Haller Bürger
Kleines Tor im Zaun
Rumpf der DC-3
Westen
Nord
Zaun
Landerichtung
Gebäude der Flugleitung
Flugplatz in Halle

Ähnliche merkwürdige und auch geheime Aufträge hatte ich ja schon einigemal erlebt und wurde ich wissentlich oder unwissentlich an deren Ausführung

beteiligt. Angelegenheiten, die in Geheimverhandlungen in Ankara oder Genf oder an einem sonstigen neutralen Ort zwischen den kriegführenden Parteien vorher ausgehandelt worden waren.
Was wußten wir damals schon, was wissen wir heute, von welchen Mächten wir für deren Interessen gebraucht, verbraucht und mißbraucht werden, um uns auch noch hinterher, ("....generationenlang, für immer"/Friedmann) vor aller Welt den Stempel aufzudrücken "Mitschuldig" oder "Willige Vollstrecker"(Goldhagen). Wir dürfen es nicht wissen ! Desinformation und Fehlinformation bestimmte unser Handeln, damals wie heute.

So stelle ich mir heute zum Fall Wilna/Halle die Fragen:

Warum wurde mir bereits vor dem Start nach Wilna aufgetragen, wo dort nach der Landung das Flugzeug abzustellen sei ?
Warum mußte es dort direkt neben dem Lagerzaun stehen ?
Warum ausgerechnet mit der linken Seite, d.h. mit der Einsteigetüre zum Zaun hingewandt ?
Warum sollte ich anschließend "leer" die weite Strecke bis Halle fliegen ?
Warum bekam ich bereits in Wilna die genaue Anweisung, an welcher Stelle das Flugzeug in Halle sofort nach der Landung abgestellt werden mußte ?
Warum diese genaue Ortsbeschreibung, der Hinweis auf den in einer bestimmten Ecke des Platzes aufgestellten Rumpf der Dakota DC-3 ?
Warum mußte auch hier wieder das Flugzeug so postiert werden - wie vorher in Wilna - daß ausgerechnet die linke Seite mit der Ein-/Aussteigetüre vom Flughafengebäude aus nicht eingesehen werden konnte ?
Hatte man etwa eigens dafür den Rumpf der DC-3 dort gelagert, wo eine kleine Türe durch den Zaun hinaus in's freie Umland führte ? In die Freiheit ?
Waren das alles nur Zufälligkeiten und Ähnlichkeiten, in Wilna und in Halle ??

Nach mehrstündigem Flug über Allenstein, Posen und Cottbus erreichten wir Halle. Es wurde"nach Sicht" geflogen und wir sahen endlich wieder einmal die schöne deutsche Landschaft aber auch die durch feindliche Bomber täglich in unseren Städten angerichteten Zerstörungen.
All das lenkte uns ab von den Gedanken, wie der Flug wohl enden würde.
Nach der Landung wurde sofort zum Rumpf der DC-3 gerollt, den man schon von weitem erkannte, denn er lag voraus in Landerichtung. Mit Rücksicht auf unsere "blinden Passagiere" stellten wir das Flugzeug so nahe wie nur möglich neben dem DC-3 Rumpf ab.
Wir gingen gemeinsam zur Flugleitung.
Eine unglaubliche Angst beschlich uns alle. Ich hatte weiche Knie . . . . .
Aber es ging vorüber. Nichts des eventuell zu Erwartenden geschah.

Von niemandem kam irgendeine Bemerkung. Kein Mensch in der Flugleitung schien gewußt zu haben, was hier vorgegangen war.
Wenn ich heute nach all den vielen Jahren darüber nachdenke, komme ich zu dem Schluß, daß es sich um eine gezielt ausgesuchte Gruppe von Leuten gehandelt haben könnte, die ganz im Geheimen vor den anrückenden Russen in Sicherhei gebracht werden mußte, ohne viele Mitwisser.
Sogar wir - die ausführende Besatzung - wurde trickreich auf ganz andere Gedanken gelenkt. Wäre es anders gewesen, z.B.Transport in ein Vernichtungslager oder dergleichen, dann hätten wir diesen Flug ganz offiziell ausführen müssen, ohne diese Geheimniskrämerei. War es aber so, wie wir ursprünglich angenommen hatten, dann lebe ich gern in dem Bewußtsein, daß ich und meine Besatzung hier ein gutes Werk getan hatten.
Ich wünsche mir, daß alle diese armen Menschen, die wir nach Halle gebracht hatten, in Sicherheit gelangen konnten. In die Freiheit !
Vielleicht hat auch später noch der Eine oder Andere an uns gedacht in Dankbarkeit für unser menschliches Verhalten, die wir für sie unsere Freiheit, unser Leben riskierten - als "willige Helfer" .

Es bleibt ein Trost :

" Nicht das Gute, nicht das Böse
zählt einmal in Deinem Leben,
sondern nur das, was Du als M e n s c h
den Menschen hast gegeben ".

Fall 3

Merkwürdige Erlebnisse: U n d i m m e r b l i e b ' s e i n R ä t s e l ???

Hier: General Halder / Herbst 1944

Im Sommer 1944 - unsere Einheit, die II.TG 3 (II.Transportfliegergeschwader, 3te Staffel), war wegen der näherrückenden Ostfront vor kurzem von Baranovitsche auf einen süd-südwestlich davon gelegenen "Feld"-Flugplatz verlegt worden - erhielt ich eines Tages vom Staffelkapitän Hptm von Bülow den Auftrag, mit dem mit zugeteilten Transportflugzeug (Ju 52 /"Tante JU") einen Platz zwischen Krasnodar und Grosny anzufliegen.
Nähere Weisungen sollte ich abwarten.
Das noch genau zu bestimmende Ziel müsse noch festgelegt werden, es würde nördlich des Kaukasus bzw nördlich der iranischen Grenze liegen und somit in einer Entfernung von ca 1400 bis 1500 km Luftlinie hinter der Front in dem bereits wieder von den Russen zurückeroberten Gebiet.
Der Funker meiner Stamm-Besatzung wurde ausgewechselt mit der Begründung, "der Neue" habe mehr Erfahrung für einen so schwierigen Auftrag. Ich kannte ihn nicht, hatte ihn noch nie bei unserer Einheit gesehen. Sein Dienstgrad war Feldwebel oder Oberfeldwebel der Luftwaffe.
Die Disziplin gebot es mir, keine Fragen zu stellen:"Jawoll Herr Hauptmann!"

Mein Navigator, zuleich auch Co-Pilot, und ich beschäftigten uns sofort damit die Karte zu studieren und so weit wie möglich die vsl. Flugroute, die ja östlich der Flüsse Dnjester und Dnjeper fast ausschließlich über ebenes, dünn besiedeltes Land und über das Asovsche Meer (nördlicher Teil des Schwarzen Meeres und nördlich der Krim-Halbinsel gelegen) voraussichtlich führen würde, wenn man den kürzesten Flugweg voraussetzte.
Der Bordmechaniker mußte 10 Fässer Flugbenzin als zusätzliche Notreserve im Laderaum verladen und gegen Verrutschen ganz fest absichern.
Mit dem "neuen" Funker hatten wir kaum Kontakt, denn er war damit beschäftigt, ständig die Wetterlage für die Strecke zu erkunden sowie auch die Veränderungen des Frontverlaufs.
Weil die Gesamtstrecke zu 80% bis 90% über Feindgebiet führen würde und ich die Fronten auf dem Hin-und Rückflug insgesamt 6 mal zu überfliegen hatte,

mußte geeignetes, klares und trockenes Wetter abgewartet werden. Das heißt, ich mußte fast die gesamte Strecke im Tiefflug bei Tag zurücklegen und brauchte ich dazu klare Sicht, um möglichst tief über dem Boden bleiben und rechtzeitig den Hindernissen ausweichen zu können.
Die Ju 52 hat eine Reichweite von ca 1000km Luftlinie. Die Reisegeschwindigkeit beträgt (bei Windstille) 200 km/h (+/-). Das ergibt für 1000 km eine Flugdauer von +/- 5 Stunden. Die zu erwartende Streckenlänge würde aber allein schon für den Hinflug ab Frontverlauf bereits 1400 bis 1500 km betragen und wurde deshalb als endgültiger Abflugplatz eine Position südöstlich von Lemberg bzw norwestlich von Constanza ausgewählt (s bes Skizze), eine Stelle, die ganz nahe an der Ostfront lag. Außerdem wurde eine Zwischenlandung auf einem provisorisch eingerichteten "Feld"-Flugplatz eingeplant, der in einem nördlich der Krim-Halbinsel zum damaligen Zeitpunkt befindlichen "Kessel" lag, ein Gebiet, in dem deutsche, noch kampfbereite Truppen und Panzer eingeschlossen waren. Dort mußte auf dem Hin- und Rückflug jeweils nachgetankt werden. Ich selbst hatte ja 2000 Liter Reservesprit an Bord geladen für alle Fälle. Außerdem sollte der erforderliche Treibstoff inzwischen von einem anderen Transportflugzeug auf den Zwischenlandeplatz im "Kessel" gebracht werden.
Auch am Ziel sollte - wenn möglich - von dortigen Beständen für den Rückflug nachgetanket werden. Das konnte aber nicht mit Sicherheit zugesagt werden.

2 Tage später war es so weit.

Vom Staffelkapitän bekam ich nochmals genaue Anweisungen, wie wir uns (meine Besatzung und ich) bei der Zwischenlandung im "Kessel" und später dann am Ziel zu verhalten hatten. Aus Sicherheitsgründen - so sagte er - dürfe jeweils nur der Funker das Flugzeug verlassen, um neue Weisungen zu holen, z B auch den jeweils neuen Funk-Verschlüsselung-Code. Auch wäre das als Vorsorge gedacht, damit ich im Notfall sofort wieder starten konnte, falls ein unvorhersehbarer Angriff von Bodentruppen auf das Flugzeug erfolgen sollte.
Auf dem Zwischenlandeplatz im "Kessel" sollte auch auf dem Rückflug voll aufgetankt werden, ohne aber das im Laderaum mitgeführte Reservebenzin in Anspruch zu nehmen.
Noch am späten Abend mußte ich den für den endgültigen Abflug vorgesehenen Platz nahe an der Front zeitlich so anfliegen, daß ich ihn kurz vor Einbruch der Nacht erreichte. Das Flugzeug sollte dort sofort voll nachgetankt werden. Ich würde dort letzte Weisungen erhalten bezüglich des genauen Startzeitpunktes sowie über die Verhältnisse am Zwischenlandeplatz im "Kessel" und am Ziel.

Es war mir alles ein Rätsel ! Was sollte ich in so weiter Ferne nördlich des Kaukasus ???

So landete ich also zunächst einmal auf dem Feldflugplatz an der Front nach einer Flugdauer von ca 2 1/2 bis 3 Stunden. Der Flugzeit und der Flugrichtung nach zu urteilen muß sich dieser Platz zwischen Rybnica und Kischinov befunden haben. Es war ein einfaches Wiesengelände. Außer einer Holzbarake mit 4 oder 6 Einzelräumen mit Doppelstockbetten und einem Bürozimmer, in dem sich 3 oder 4 Luftwaffensoldaten (mittlere Dienstgrade) aufhielten, sah ich keinerlei weitere Einrichtungen. Lediglich ein Feldtelefon und eine kleine batteriebetriebene Hand-Morseeinrichtung befand sich im Bürozimmer. In der Nähe vesteckt unter Bäumen standen mehrere Benzinfässer und wurde aus diesem Vorrat von den dortigen Luftwaffensoldaten mein Flugzeu mit Handpumpe voll nachgetankt. Wir durften uns in einen Schlafraum zur Ruhe begeben bis wir für den endgültigen Abflug geweckt würden. Vom leitenden Dienstgrad erhielt ich nochmals genaue Weisung über die Verhältnisse und unser Verhalten am Ziel. Über Sinn und Zweck dieses Unternehmens sagte er kein Wort, obwohl er einiges darüber wissen mußte, wie sich später zeigte.

Der Ziel-Platz sei ein einfaches Wiesengelände, von Buschwerk und Laubwald umgeben. Auf dem Platz befände sich lediglich ein graues viereckiges Zelt. Ca 3 x 6 Meter. Der Aufsetzpunkt würde mit einem weißen Tuch markiert sein und als besondere Erkennung, daß keine Gefar bestünde, würden unmittelbar neben diesem weißen Tuch zweimal grüne Leuchtspurpatronen in Landerichtung flach abgefeuert. Das Flugzeug müsse sofort unmittelbar neben dem Zelt abgestellt werden und zwar so, daß die Aussteigetüre, die sich an der linken Seite des Flugzeugs zwischen Tragfläche und Seitenruder befindet, zum Zelt hin zeigt. Nur der Funker dürfe das Flugzeugverlassen um im Zelt neue Weisung zu holen. Inzwischen würde das Flugzeug von dortigem Personal wieder voll betankt.

Und wieder blieb mir alles ein Rätsel ! Wer sind diese Leute dort am Ziel, was soll dort geschehen ??? Alles eine merkwürdige Sache !

Also legten wir uns schlafen, ohne aber viel Ruhe zu finden. Nachdem wir uns dann doch in einem Schlafraum einige Stunden ausgeruht hatten und sogar eingeschlafen waren, wurden wir - noch in der Nacht, es mag vielleicht 3^{00} Uhr gewesen sein - plötzlich geweckt.
Ich wurde zum Büroraum bestellt. Dort stand jetzt ein hoher Wehrmachtsoffizier Diesen sollte ich auf dem Flug mitnehmen. Er stellte sich kurz vor:"Halder". Sonst kein Wort. An seinem Uniformmantel waren keine Rangabzeichen zu sehen, lediglich an seiner Dienstmütze/Kappe erkannte ich, daß es ein Generalsrang sein müßte. Etwa der General Halder, von dem ich gelegentlich mal früher schon gehört hatte ?
Er ging mit mir und der Besatzung sofort hinaus und stieg in das Flugzeug. So eine wertvolle Ladung hatte ich noch nie an Bord - ein leibhaftiger General !

Und wieder blieb es mir ein Rätsel !

Weil im Laderaum keinerlei Sitzgelegenheit vorhanden war und dieser außerdem mit den 10 Fässern Reservebenzin voll ausgeladen war, mußte ich meinem Gast den Platz des Co-Piloten (Navigator) in der Führerkabine überlassen, damit er sich dort festschnallen konnte und für den Fall einer unvorhergesehenen Notlandung genügend abgesichert war. Ich half ihm dabei. Mein Co-Pilot, auf dessen Mitarbeit ich ja bei einem so schwierigen Flug dringend zur Zusammenarbeit angewiesen war, mußte sich mit dem mittleren Notsitz begnügen. Dort mußter er allerdings die ganze Zeit über aufrecht stehen, um sich nach der Karte zu orientieren. Das ist gerade beim Tiefflug sehr schwierig, weil die einsehbaren, erkennbaren Orientierungspunkte, wie z B markannte Flußbiegungen, Waldstücke oder Erhebungen usw viel zu rasch wieder aus dem Blickfeld entschwinden.
Der Bordmechaniker befand sich im Heckstand, wo ein MG 131 (Maschinengewehr) eingebaut war.
Der Funker saß an seinem Funkgerät (FuG 10) , zur damaligen Zeit ein sehr modernes, leistungsfähiges Gerät, und er versorgte uns gelegentlich mit Daten, damit wir auf dem Kurs blieben. Wir hatten mit ihm Bord-Bord-Sprechverbindung. Heute durfte nicht der geringste Fehler gemacht werden, es war ja wirklich ein ganz außergewöhnlicher Fall!

Und wieder blieb es mir ein Rätsel ! Was wollte ein so hoher General dort unten, so weit entfernt im Feindgebiet ??? Rätsel über Rätsel, die ich über 40 Jahre lang mit mir herumtrug.
Auf dem viele Stunden dauernden Flug wurde kein Wort gewechselt. Halder sagte nichts und wir hatten nichts zu fragen, sondern den Auftrag auszuführen. Außerdem war unsere volle Konzentration gefordert, denn für den Hinflug (einschließlich Zwischenlandung im "Kessel" zum Nachtanken) mußte ich unter Berücksichtigung einer leichten westlichen Windströmung 8 bis 10 Stunden kalkulieren.

Die gesamte Strecke mußte ich das Flugzeug so tief wie möglich am Boden halten, sodaß ich beim Überfliegen der weiten Felder manchmal mit dem Fahrwerk fast den Boden berührte. Ständig mußte ich auf Hindernisse achten und diesen rechtzeitig ausweichen durch Anheben einer Tragfläche oder einen kurzen Luftsprung darüber machen. Überall mußte ich Deckung suchen, zwischen Waldgruppen und Bergkuppen, in oder neben Flußalleen oder entlang von Straßen und Eisenbahnstrecken, die sich meist kilometerlang geradeaus hinzogen und oft rechts und links von zusammenhängendem Baumbestand begleitet waren.
Dieses Verhalten war erforderlich, damit das Flugzeug bereits wieder verschwunden war, falls es von feindlichen Truppen erkannt würde, und bedeutete für mich und den Co-Piloten als Navigator besondere Aufmerksamkeit. Es hing ja viel davon ab, den Zwischenlandeplatz und später den Platz am Endziel genau ausfindig zu machen, damit ich diese auf geradem Weg ansteuern und die Landung direkt ausführen konnte. Als Hilfe bekamen wir vom Funker immer wieder kleine Kursverbesserungen durchgesagt, damit wir nicht allzuweit vom Kurs abkamen, aber das Wichtigste ist, daß man den Landeplatz und den Aufsetzpunkt eindeutig <u>sofort</u> erkennt. Erst dann ist man einigermaßen in Sicherheit.
Schließlich mußte auch mit Feindberührung von der Luft und vom Boden her gerechnet werden, denn die Fronten, an denen ständig gekämft wurde und die sich daher auch ständig veränderten, mußten doch auf dem Hin-und Rückflug je 3 mal überflogen werden.
Also startete ich vom endgültigen Abflugplatz noch im Dunkeln. Fünf bis sechs Petroleum-Handlaternen waren im Abstand in Reihe aufgestellt um die Startrichtung zu markieren. Am Horizont machte sich das erste Morgengrauen bemerkbar. Das genügte zur Orientierung für den Start bis zum Abheben. Dann war ich ganz allein auf die einfachen Bordinstrumente angewiesen, die lediglich auf Luftdruck, Luftstaurohr und Kreiselkompaß reagierten und Steighöhe, Geschwindigkeit und Richtung rein mechanisch anzeigten, sowie ein Fliehkraftinstrument für Querlage und Drehung um die Hochachse. So primitiv war das damals ! Alles mußte danach von Hand gesteuert werden, eine harte Arbeit, besonders nachts, in den Wolken oder im Nebel beim Blindflug. Elektronik gab es kaum und nur in modernsten Neubaukonstruktionen.
Ein Trost blieb : Wir wußten aus Erfahrung, daß die Russen um diese Zeit bis nach Sonnenaufgang noch voll im Wodka-Rausch lagen !!! und die erste Front gefahrlos überflogen werden konnte. Später dann, beim Überfliegen der "Kessel" fronten war es bereits heller Tag. Dann brauchten wir einen Schutzengel und viel Glück!

Nun, wir hatten beides, Glück und den Schutzengel !
Nach etwa 1 1/2 Stunden erreichten wir den Zwischenlandeplatz im "Kessel" unbehelligt. Alle blieben wir an Bord. Das Flugzeug wurde voll aufgetankt. Auch beim Weiterflug Richtung Ost/Südost hatten wir Glück beim Überfliegen der Front und keinen Beschuß. Wer dachte denn schon, daß ein deutsches Flugzeug aus dem "Kessel" heraus in dieser Richtung nach Osten fliegen würde. Das galt auch für den weiteren Weg zum Endziel zwischen Krasnodar und Grosny. So flog ich der Sonne entgegen, die Anstrengung ließ merklich nach. Wetterverhältnisse, Kurs und Flugzeit stimmten. Alles ging nach Plan. Das Ziel war erreicht. Es mag vielleicht 10^{00} oder 11^{00} Uhr gewesen sein. Ich erkannte das große Wiesenstück, umgeben von Buschwerk, Laubbäumen und weiter draußen die unendlich weiten Felder. Im Süden die hohen Berge des Kaukasus. Als Zeichen wurden wieder 2 grüne Leuchtspurpatronen flach über dem Boden abgefeuert, wie vereinbart. Ich flog daran vorbei, "wackelte" mit den Tragflächen, machte eine flache Kehrtwendung und setzte genau neben dem ausgebreiteten weißen Tuch auf. Dabei erkannte ich das feldgraue, viereckige Zelt am anderen Ende der Wiese. Nach der Landung rollte der Co-Pilot darauf zu und stellte das Flugzeug so ab, wie es mir aufgetragen worden war. Aussteigetüre zum Zelt hinzeigend.
Ich selbst saß in der Führerkabine so (linker Platz), daß ich vieles aber nicht alles sehen konnte. Halder stieg sofort aus und ging die wenigen Meter hin zum Zelt. Der Funker folgte ihm. Der Zelteingang wurde dann aber so von innen geöffnet, daß ich nicht erkennen konnte, wer sich im Zelt aufhielt.
Halder hatte dort etwa 1 Stunde lang (anscheinend) eine Besprechung.

Und wieder blieb es für mich ein Rätsel ! Wer waren die Gesprächspartner, was war der Grund, was war das Thema ???

Ich sah einige Männer in grau-bräunlichen Arbeitsanzügen. Sie rollten mehrere Fässer aus einem Versteck unter dem Buschwerk rechts hinter dem Zelt hervor (vergleichbar mit den bei uns üblichen 200-Liter-Benzinfässern) und machten sich an die Arbeit, das Flugzeug mit Handpumpen wieder vollzutanken. Anscheinend waren sie mit dem technischen Vorgang vertraut oder hatte sich der Bordmechaniker (ein älterer Oberfeldwebel) daran beteiligt. Das ist mir aber völlig entgangen und es kam mir auch später nicht mehr der Gedanke, ihn danach zu fragen. Ich hörte niemanden sprechen. Es müssen fremde Soldaten gewesen sein. Nach etwa 1 Stunde kam Halder und der Funker wieder aus dem Zelt. Es mag etwa +/- 12^{00} Uhr gewesen sein. Sie nahmen wieder ihre Plätze im Flugzeug ein.
Der Funker gab den Kurs für den Rückflug an. Von Halder kein einziges Wort.
Es war merkwürdig still......

Und wieder blieb das Rätsel ???

Jetzt kam es mir so vor, als wäre es eine Geisterstunde an einem weltvergessenen Ort. Kein Wort wurde gesprochen, kein Mensch war zu sehen, kein Tier, kein Vogel. Nur das stille, graue, einsame Zelt. Und die Büsche und Bäume, die sich nicht bewegten und die Wiese vor mir. Und im Süden die hohen Berge des Kaukasus, die wie zum Abschied von weitem her mich grüßten. Nicht einmal ein leichter Hauch von Wind war zu spüren.
In dieser einsamen Stille kam eine gewisse Wehmut über mich........

So, wie ein Abschnitt zu Ende geht im Leben,
dessen Leid und Glück nicht ewig währt,
so wie ein Regenbogen, der am Himmel farbig leuchtet,
leise vergeht und niemehr wiederkehrt.

In dieser Stimmung, in dieser seelischen Verfassung schiebe ich die drei Gashebel auf Vollgas. Gott und die Schutzengel mögen uns und unsere"Tante Ju" beschützen...... Das Flugzeug rollt über die hoppelige Wiese, wird schneller und schneller und ich hebe ab. Nach einem flachen Halbkreis nochmals ein kurzer Blick auf dieses mysteriöse Geisterzelt und ab geht es in den Westen. Die Sonne steht links über mir am Himmel und beleuchtet 2 Stunden lang den Weg über Wiesen, Felder und Wälter. Dann nochmals 1 Stunde während Einsamkeit dicht über den Wellen des Asowschen Meeres.
Dann heißt es nochmals: Äußerste Konzentration für den Funker, den Co-Pilot und mich ! Bald ist die Front zu überfliegen und wir müssen den Zwischen - landeplatz im "Kessel" wieder genau finden! Ohne Zeitverlust, denn in etwa 2½ Stunden geht der Sprit zu Ende.
Erst dann werden wir uns nach dem langen, überaus anstrengenden Flug etwas erholen. Es wird - nach unserer Uhrzeit - etwa 18^{00} Uhr sein, bis wir dort landen.
Und wieder habe ich Glück. Das Wetter hält, was der"Wetterfrosch" versprochen hatte (Trockene Großwetterlage, Hochdruckkern über dem Schwarzen Meer, leichter Wind aus westlichen Richtungen, wolkenlos, trocken).
Inzwischen scheint mir die Sonne unbarmherzig vom Westen her in's Gesicht. Es gibt keine getönten Scheiben, keine Sichtblende nach vorn. Das strengt die Augen sehr an ! Aber, was hält der Mensch nicht alles aus in der Gewißheit, daß es bald vorbei ist, daß es Richtung Heimat geht.
Ich lande auf dem Zwischenlandeplatz wie heute früh. Bei der Barake steigt Halder aus. Er gibt mir wortlos die Hand und schaut mir lange in die Augen. Quälte ihn etwa eine Vorahnung, wenn er vielleicht daran dachte, in welch eine Weltverkommenheit ich - als 22-Jähriger - hineinwachsen würde ? Er schien sehr bewegt zu sein, vielleicht traurig(?). Er wußte sicher mehr über die Zukunft.

Dann ging er in die Barake. Ich habe ihn nie wieder gesehen.

Und wieder blieb mir alles ein Rätsel ???

Endlich haben wir Gelegenheit, ausgiebig zu essen und uns auszuruhen. Auf einem Feldbett falle ich in tiefen Schlaf, bin völlig erschöpft.
Am anderen Tag findet der Rückflug statt. Auf dieser letzten Etappe werde ich 24 bis 28 schwerverwundete Soldaten mit"nachhause" fliegen. Hoffentlich rette ich vielen davon das Leben. Sie haben schwerste Verletzungen, die meisten sind notdürftig beinamputiert, oft beide Beine. Ich schaue in sehr traurige Augen, als ich durch den Laderaum zur Führerkabine gehe. Oft ist es aber auch ein Ausdruck von Glück, Hoffnung und Dankbarkeit. Fast alle haben nur sehr dürftige Notverbände, meist nur aus Papier, weil es an Verbandstoff fehlte. Sie liegen auf dem Boden des Laderaums, sitzen Rücken an Rücken und wer noch die Kraft hat, hält sich an einer Strebe der Seitenwand fest. Kein Laut des Jammerns, einige mögen bereits ohnmächtig sein vor Angst.
Solche und noch schlimmere Situationen habe ich unter Einsatz meines Lebens (und des Lebens meiner Besatzung) vor und nach diesem Flug oft erlebt. Ich habe es bei Tag- und Nachtflügen für Hunderte von Verwundeten getan. Stets sollte es mein Dank dafür sein, daß ich mit meiner Besatzung und unserer"Tante Ju" von den vielen gefährlichen Flügen immer wieder zurückgefunden habe, manchmal auch trotz eigener Verwundung oder Schäden am Flugzeug.
Aber, wie das Schicksal so spielt:
Dafür mußte ich allerdings nach einem mißglückten Rettungsversuch ~~ixxdex~~ mit dem Fallschirm nachts am 10.April 45, aus dem brennenden Flugzeug in zu niedriger Höhe, rund 2 1/2 Jahre in der Gefangenschaft"büßen". Zunächst in den berüchtigten Rheinwiesenlagern (Andernach, Sinzig, Remagen), die unter Befehl des General Eisenhower standen, wo ich in einem Erdloch unter freiem Himmel dahinvegetierte und fast verhungerte, wie etwa 800.000 andere Soldaten, Frauen und Kinder in der Zeit von März bis September 45, die dort elend verhungerten oder bestialisch getötet wurden. (Quellen: Eigene Erlebnisse sowie Bericht von James Bacque "Der geplante Tod", Canadischer Offizier, und auch andere amerikanische Augenzeugenberichte sowie Kriegsgefangenendokumentation in Bonn.)
Eisenhower's Konterfei erschien ja auch als Titelbild einer bedeutenden amerikanischen Illustrierten mit seinem Ausspruch " We killed too less" (Wir haben zu wenige getötet. Auch soll er, als das massenhafte Verhungern dort im Sommer 45 begann, als auch Adenauer sich erdreistete, darauf bei den Amerikanern hinzuweisen, eine Besichtigung durch den Vorsitzenden des Internationalen Roten Kreuzes IRK, Herrn Praderwand, abgelehnt haben, sowie auch die Versorgung mit genügend vorrätigen Lebensmitteln des Roten Kreuzes zurückgewiesen haben. Warum hatte er einen so großen Haß auf die Deutschen? Oder war er nur der "Handlanger"?!

Im September 1945 wurde ich nach Frankreich deportiert und wäre dort im Juli 47 in einem französischen Gefangenenlager (Sterbequote ca 30%) an Hungertyphus beinahe zugrunde gegangen.

Nach dem Ausspruch :"Der Dank des Vaterlandes sei Dir gewiß" wurde ich auch nach meiner Entlassung (nach Süddeutschland/Tuttlingen) bei meinem Versuch, einen völligen Neubeginn zu ~~versuchen~~ machen immer wieder behindert und benachteiligt. Sei es in der Eigenschaft als Vertriebener(Sudetenland) oder als ehemaliger Berufssoldat in der Offizierslaufbahn.

Wegen der beim Absturz im Ruhrgebiet in der Nacht des 10.April 45 erlittenen physischen Schädigung konnte ich, als die neue Luftwaffe wieder aufgebaut wurde, den Beruf als Flugzeugführer nicht wieder fortsetzen, für ein Studium fehlte das Geld und so ging ich einen anderen Weg im Staatsdienst. Allerdings mußte ich hier erhebliche Nachteile in Kauf nehmen, durch Nichtanerkennung als Deutscher, jahrelange Verzögerung bei der Laufbahnbewerbung für den gehobenen Dienst und ständige, ungerechtfertigte Benachteiligungen in der Beförderung. Resultat: Etwa 14 Jahre verloren und 5 Befrörderungen! Vom finanziellen Verlust ganz zu schweigen.

Auch mein 8 Jahre währender, zermürbender Kampf um einen Berufsschadensausgleich wurde durch alle (möglichen) Instanzen hindurch zunichte gemacht.

"Soldaten sind Mörder"

Auch ein letzter Hilfeschrei an Herrn Kohl und Herrn Schmidt blieb ungehört.

In der Jugend verführt, im Kriege verheizt, aus der Heimat vertrieben.
Was ist mir außer dem Unrecht geblieben ???
In der Gefangenschaft(fast) verhungert, verkauft, verraten, vergessen.
So ist es in Wahrheit wirklich gewesen ......
Am Ende - im Namen des Volkes - verhöhnt und verlacht .
So weit haben wir es heute in Deutschland gebracht !

Und wieder bleibt es mir ein Rätsel !
Warum werden die Menschen so gequält und geschunden ???

Schlußgedanken:

Der hier geschilderte, merkwürdige Vorgang ist mir mit all seinen ungelösten Rätseln oft durch den Kopf gegangen und habe ich auch andere sonderbare Flugaufträge ausgeführt, deren Sinn und Zweck, das Wie und das Warum mir nie so richtig klar wurde. Ein Leben lang habe ich es mit mir herumgetragen.
Hier zum Beispiel: Was wollte/sollte Halder - wenn er es überhaupt war - dort unten im Kaukasus. In einem Gebiet, das doch seit längerer Zeit schon von den Russen wieder zurückerobert worden war. Wer hatte den Auftrag gegeben? Wer hatte das Treffen organisiert? Die Menschen dort standen uns nicht etwa feindlich gegenüber.
Nach über 40 Jahren, der rumänische Diktator war gerade beseitigt worden, die künstlich gebildeten Staaten UdSSR, die Tschechoslovakei begannen sich aufzulösen und auch in Jugoslavien fing es damit an, habe ich bei einem Kuraufenthalt am Schwarzen Meer in einem rein zufälligen Gespräch mit einem mir unbekannten Herrn (er gab an, ehemaliger Offizier des Halder-Stabes gewesen zu sein und später nach dem Krieg Senator in Hamburg) erfahren, daß seinerzeit (1944) verschiedene diplomatische und geheimdienstliche Verbindungen über Ankara - auch zu den Alliierten hin - bestanden und auch über dieses Unternehmen im Herbst 1944 Verhandlungen erfolgt sein sollen mit Vertretern des Iran (ehemals Persien) bzw dortiger Bevölkerungsgruppen, um die Möglichkeiten eines Befreiungskampfes gegenüber Rußland zu prüfen.
Ob das jetzige Geschehen dort eine späte Bestätigung dafür ist ???
Die Volksgruppen dort fühlten sich ja schon damals und seit Bestehen dieses 100-Völker-Staates UdSSR von den Komunisten/Bolschewisten unterdrückt und hätte das möglicherweise dem weiteren Verlauf des Krieges eine sehr entscheidende Wende geben können, wenn Rußland im Herbst 1944 dort im Süden eine zweite Front bekommen hätte.
So gab es Rätsel in der Politik, so gibt es sie auch heute.
So wird es auch in Zukunft sein.
Und <u>keiner von uns</u> wird jemals dahinterkommen.
Nur die wenigen „Wissenden", die das Schicksal der Welt und der Menschheit fest in der Hand halten.
"Ob unser Herrgott auch noch ein drittes Mal zuschauen wird?"
(Zitat eines Rabbiners in der Allgemeinen Jüdischen / Tel Aviv)

Sollte daran Interesse bestehen, dann werde ich auch andere Begebenheiten niederschreiben als Augenzeuge. Wenn gewünscht auch über die grauenhaften Zustände in den US-Amerikanischen Freiluft-Hunger-Kz's im Rheinland.
Ich bin einer der wenigen noch lebenden Überlebenden, der dazu in der Lage ist.

Ich wünsche allen Lesern eine bessere Zukunft !
Mein Name ist der Redaktion bekannt.

Fall 4

Hier: Agentenaustausch weit hinter der Front.

Das Jahr 1944 neigte sich dem Ende zu.
Kurz vor Weihnachten war unsere Einheit wieder einmal verlegt worden, weil sich der Frontverlauf schier unaufhaltsam nach Westen verschob.
Alle 3 bis 4 Wochen war das jetzt der Fall. Manchmal bekamen wir das gar nicht gleich mit. Wir, d.h. die Besatzungen, die mit ihren Flugzeugen an der Ostfront zwischen Riga und Constanca meistens tagelang unterwegs waren, ehe sie wieder einmal zu ihrem Stammplatz zurückkehren konnten. Und das auch wieder nur für kurze Zeit. 1 bis 2 Tage.
Es mangelte sehr an erfahrenen Flugzeugführern. Die jungen Piloten wurden -nach einer Schnellausbildung-an der Westfront regelrecht "verheizt".
An der Ostfront mußten ständig die verschiedensten Versorgungsgüter für die kämpfenden Truppen möglichst nahe an die Kampflinie herangebracht werden. Auch das Bodenpersonal von Teileinheiten der Jagdgeschwader (Mölders, Trautloff, Rudel u.a.) sowie deren Material und Zelte mußten oft ganz plötzlich in höchster Eile und Gefahr auf andere Einsatzstellen verlegt werden. Die in den sogenannten "Kesseln" eingeschlossenen aber noch kampffähigen Truppen mußten mit Treibstoff, Munition und anderen Gütern versorgt werden und dabei die Schwerverwundeten herausgeflogen werden. Nur so konnten diese armen Menschen dem sicheren Tod entgehen!
Denn gemäß der Aufrufe eines (russ.Politkommissars ?) Ilja Ehrenburg in Flugblättern (Original im "Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes in Bonn)* waren alle Deutschen zu töten. Das war auch in seinem Buch "Wojna" (=Krieg), das 1943 in Moskau erschienen war, so ausgedrückt. Auch war in den letzten Kriegsmonaten an der Ostfront ein Flugblatt bekannt geworden, in dem gezielt die Piloten der Transportflugzeuge aufgefordert wurden, Versorgungsflüge an der Ostfront zu boykottieren, bzw nicht auszuführen, anderenfalls würden sie sofort erschossen, fals das Flugzeug in russische Hand geraten sollte.

Die Disposition für unsere Flüge oblag einer besonderen zentralen Stelle (im Reichsgebiet ?), die auch für die sichere Durchführung verantwortlich war, z B Verständigung der eigenen Flugabwehr, Beobachtung von Feindeinflügen usw. Aber letztendlich benötigten wir auch einen eigenen Stammplatz.
Diesmal mußte die neue Position etwa 50 km südlich von Warschau gelegen haben, denn nicht weit weg davon floß ein Fluß (Pilica ?), der nach Osten hin in die Weichsel mündete. Aber auch hier blieben wir nur kurze Zeit und wurden bald wieder verlegt in die Gegend südlich von Plock (Schröttersburg ?) und dann

wieder irgendwo südlich von Posen, dann Pandorf bei Wien u.s.w.
Zuletzt waren wir in Gütersfelde bei Berlin, von wo meine Angehörigen im April 1945 die letzte Nachricht (Vermißtenmeldung) erhielten.

Am heiligen Abend und den beiden Weihnachtsfeiertagen herrschte in unserem Frontabschnitt Ruhe. So, als hätte es eine stille Absprache gegeben zwischen hüben und drüben.
Auch an Sylvester und dem Neujahrstag war es so.
Unser technisches Personal war diesmal in verschiedenen Gehöften ringsum untergebracht.
Der Staffelkapitän, die Einsatzleitung und das fliegende Personal befanden sich in einem verlassenen, kleinen Herrenhaus. Es sah aus, wie ein 300 Jahre altes Schlößchen mit kleinem Turm. Das Inventar war gut erhalten. An den Wänden hingen einige schöne, große Gemälde. Meist waren fürstliche Damen und Herren dargestellt oder Jagdscenen.
Der Mittelpunkt war ein Salon, ein Besprechungszimmer und ein Schlafgemach, jweils mit alten Stilmöbeln und zum Teil wertvollen Teppichen ausgestattet.
Und eine g r o ß e Küche. Zwei oder drei herrliche Kupferpfannen hingen über dem großen Herd. Es erinnerte mich an die Küche daheim in unserem Haus in Grulich im Sudetenland.
In den übrigen Zimmern - meist Schlafzimmer - war neben dem Doppelbett zusätzlich ein hölzernes Doppelstockbett untergebracht.
Das genügte für je eine Besatzung. Es waren ja ohnehin höchstens drei oder vier Besatzungen gleichzeitig anwesend.
Alles andere war ganz einfach gestaltet. Wie eben in alten Zeiten üblich, als es noch keine hochentwickelte Technik und keinen elektr. Strom gab.
Ein "Plumbs"-Klosett im Haus und eines draußen zwischen den Büschen. Und es war doch sooooo bitter kalt ! Die einzige Wasserzufuhr zu Küche und Badezimmer wurde durch eine mechanische Pumpe im Keller versorgt, die mit einem großen, hölzernen (ca 2 m Ø) Tretrad, in das man sich hineinstellen mußte, bewegt wurde.
Draußen vor dem schönen Gebäude gab es etwa 50 ar Wiese, schneebedeckt und umgeben von Mischwald. Gegenüber, am unteren Wiesenrand stand ein niedriges, (lehmgemauertes ?) Haus, mit einer großen Wohn-,Eß- und Schlafstube. In einer Ecke dieser Stube befand sich ein großer Backofen, mit Sitzbänken umgeben.
Oben auf dem Backofen unter der niedrigen Decke war das Schlaflager gerichtet.
Für die Hausbewohner - ein älteres Ehepaar.
Aus dem Zimmer führte eine Türe direkt in den Stall nebenan. Dort gab es zwei oder drei Kühe, ein paar Ziegen und Schweine.

Es war wirklich ein idyllisches Fleckchen Erde ! . . . .

Wenn doch nur endlich auch Frieden wäre, dachte ich und ging zu den beiden alten Leuten. Ich tat es bei jeder Gelegenheit. Ich suchte Kontakt und wollte zeigen, daß auch wir ganz gewöhnliche "Menschen" sind, wie sie.
Ich konnte ja noch etwas Tschechisch. Die Sprache, die wir im Sudetenland seinerzeit in der Schule hatten lernen müssen und es war damit möglich, uns etwas zu verständigen. Tschechisch und polnisch hat ja viele Ähnlichkeiten.

Sie waren stets freundlich zu mir und brachten einen Krug mit Vollmilch. Gerade frisch gemolken, nebenan im Stall. Noch "kuhwarm". Herrlich ! Und der Rahm war auch noch nicht abgeschöpft.
Und ich gab ihnen von meiner Bordverpflegung die Besonderheiten, vor allem die Schokolade. 2 Tafeln jeweils in einer runden Blechdose.

Oh, waren das schöne, unvergeßliche Stunden !
Diese menschliche Wärme ! Beim Licht einer Öllampe . . . .

So war es dann auch am letzten Tag des Jahres 1944, am Sylvestertag.

Am frühen Morgen hatte ich den Auftrag erhalten, ganz in der Nähe der Front zehn Fässer mit Benzin abzuwerfen. Eine Landemöglichkeit gab es dort nicht. Das mußte aus niedrigster Höhe erfolgen, so 3 bis 4 Meter über dem Boden, damit die Fässer beim Aufprall am Boden nicht zerplatzten. Auch brauchte ich dazu volles Tageslicht, damit ich das beschriebene Ziel nicht verfehlte.
Ein kleines Bauernhaus sollte es sein, gekennzeichnet mit einem weißen Tuch auf einer hohen Stange und gleich neben dem Stall 2 große Bäume. Etwa 200 bis 300 Meter nördlich davon der Waldrand. Dort hatte eine deutsche Panzereinheit Verteidigungsstellung bezogen und brauchte dringend den Treibstoff.
Wir entdeckten die Abwurfstelle, sahen auch die Panzer am Waldesrand und nach drei flachen Runden um den Bauernhof herum war dieser Flug überstanden, die zehn Fässer durch die vorher entfernte Türe aus dem Laderaum gestoßen.
Bald waren wir wieder heil zurückgekehrt.
Aus dem Rundfunkempfänger der Einsatzleitung hörte ich das Lied :
"Vor der Kaserne, vor dem großen Tor . . . . . ."
Ja, auch ich dachte jetzt an das große Tor. Es stand ja heute ganz weit offen.
Das Tor in's Neue Jahr 1945 !
Was wird uns, was wird mir die Zukunft bringen ? ? ?
Gelegentlich hatte ja auch mal einer von uns etwas Verbotenes zu lesen bekommen und ich dachte an eine Übersetzung der Rosa Luxemburg aus der altenglischen Lyrik mit dem Vers (etwa so) : "Was ich ganz scheine, dessen bin ich bar".
Sie wollte wohl damit ausdrücken, daß man nicht immer der ist, als der man erscheint.

In diese Gedanken hinein sagte der Feldwebel der Einsatzleitung zu mir, er brauche in den nächsten Tagen eine Besatzung, die einen Flug weit hinter die Front ausführen müßte, bei Nacht und klarem Wetter.
Für meine Person wäre das ja ein klarer Fall, - Nachweis der besonderen Frontbewährung - als Offiziersanwärter - . Einen Funker habe er bereits, aber für die beiden Anderen kämen nur freiwillige Meldungen in Betracht.
So brauchte ich also noch den Co-Pilot(Navigator), der hier ganz wichtig war, und den Bordmechaniker. Die Beiden in meiner Besatzung waren bereits in fortgeschrittenem Alter - etwa um die 40 Jahre - und hatten beide daheim Frauen und Kinder. Sie wollten ein so großes Risiko nicht "freiwillig" eingehen.
Ich höre noch den Satz:"So kurz vor dem Ende des Krieges hole ich mir doch nicht noch freiwillig einen kalten Arsch".
Zu mir durfte man das sagen. Wir waren ja auch sonst auf Tod und Leben miteinander verbunden, auf einander angewiesen. Ich hatte Verständnis dafür.
Denn, bereits ein so lässiger Ausspruch hätte Kriegsgericht bedeuten können mit harter Bestrafung. Das war "Wehrzersetzung" !
Ich mußte das Ergebnis dem Einsatzleiter überbringen. Er teilte mir sodann zwei junge, freiwillige Männer zu, die ich nur flüchtig kannte. Der Funker war mir - wieder einmal - ganz fremd. Das hatte ich bereits schon früher bei solch merkwürdigen ähnlichen Einsätzen erlebt.
So stand ich nun mit einer zusammengewürfelten Besatzung da. Aber eigentlich war ich in dieser Situation völlig allein.
Da ging ich hinüber zu den beiden alten Leuten in's Bauernhaus, in ihre Stube.
Da fand ich menschliche Wärme, die ich jetzt so nötig brauchte.

Eine tiefe Wehmut überkam mich. Ich dachte an meine Angehörigen daheim und an meine Schulfreundin Evi, mit der ich auf dem Gymnasium war und zur Tanzstunde gegangen war.
Die alte Pendeluhr zeigte die letzten Minuten des Jahres 1944 an, als ich in die klare Nacht hinaustrat. Ich schaute zum Mond hinauf, der mit seinem fahlen Licht die Landschaft um mich herum beleuchtete.
Brieflich hatten wir ausgemacht, genau in diesen Minuten hinaufzusehen zum Mond, damit sich unsere Blicke, unsere Gedanken dort treffen konnten.
Und ich gab drei Schüsse ab aus meiner Pistole in seiner Richtung, als mein kleines Feuerwerk, als Zeichen dafür, daß wir uns in Gedanken nahe waren.

"Hast du dort droben vergessen auf mich,
es sehnt doch mein Herz n u r nach Liebe sich ...."

Im"Herrenhaus"drüben ging es inzwischen recht laut und lustig zu. Etwas Wodka war ja immer zu besorgen gegen gutes Geld oder im Tausch gegen Konserven oder Tabak.

Auch wir, die beiden polnischen Bauersleute und ich, begrüßten in der warmen Wohnstube das Neue Jahr mit"ślastný nový rok" -"na strovje"- .
Sie hätten ja meine Eltern sein können. Vielleicht hatten auch sie einen Sohn - vielleicht im Krieg verloren, vermißt oder im Arbeitslager irgendwo - .
Aber ich fragte nicht danach. Es tut so weh !

Zwei Tage später ging es dann los mit dem angekündigten Flug.
Es war folgendes vorgesehen :
Der Flug hin und zurück mußte nachts erfolgen.
Die Startzeit würde erst kurz vorher bekanntgegeben.
Das Ziel sollte in östlicher Richtung liegen und es müßten etwa 4 bis 5 Stunden insgesamt eingeplant werden für das Unternehmen.
Soweit ich mich noch erinnern kann, muß das östlich des Bug gewesen sein.
Die Landewiese sei mit 4 bis 5 kleinen Holzfeuern (in Reihe) gekennzeichnet, um den Aufsetzpunkt und die Landerichtung anzuzeigen.
Nur der Funker dürfe am Ziel das Flugzeug verlassen.
Das kannte ich schon. Aus früheren Aufträgen .

Es war trocken, klar, windstill und eiskalt, als wir nach Einbruch der Dunkelheit zum Start aufgefordert wurde. Es stiegen noch 4 oder 5 Männer zu. Sie waren zivil gekleidet (warme lange Mäntel) und hatten graugrüne Holzkisten dabei, die sie sodann im Laderaum auch als Sitzgelegenheit nutzen konnten.
Der Eingang zur Führerkabine wurde mit einer Decke zugehängt.
Es wurde fast nichts gesprochen. Aber es müssen (deutsche ?) Agenten gewesen sein.
Der Flug verlief reibungslos. Er wurde von einer in der Nähe des Abflugplatzes gelegenen Funkleitstelle überwacht. So bekam ich vom Funker gelegentlich eine Kurskorrektur durchgesagt. Aber auch er konnte durch Rückwärtspeilung selbst ermitteln, ob wir genau auf dem vorgeschriebenen Kurs lagen.
Unsere Ju - 52 war bereits mit dem sehr leistungsfähigen Fu-G-10-Funkgerät ausgerüstet, mit dem man auf eine Entfernung bis zu 1000 km Funkverkehr betreiben konnte.
In der vorgesehenen Zeit erreichte ich dann ohne Schwierigkeiten das Ziel, erkannte in der Finsternis schon aus großer Entfernung die 4 oder 5 kleinen Holzfeuer und weil es fast windstill war, setzte ich sofort in Flugrichtung auf, um keine große Kehrtwende fliegen zu müssen.
Die 4 oder 5 Männer stiegen sofort aus, nahmen ihre Holzkisten mit und sogleich stiegen auch wieder einige Männer für den Rückflug ein.
Wir Drei in der Führerkabine bekamen mit ihnen keinen Kontakt.

Der Bordmechaniker erhielt von draußen ein Zeichen, drehte das Flugzeug in Gegenrichtung und schon startete ich hinaus in die Nacht. Richtung Westen. Es war nichts zu sehen. Nur die Leuchtziffern auf den Instrumenten der Armaturenbrettes und der Mond links oben vor mir als stiller Begleiter. Ganz selten mal ein einsames Licht dort unten in weiter Ferne.
Vom Funker bekam ich wieder Kurs und jeweils einzuhaltene Flughöhe durchgesagt. Er mußte also <u>doch</u> in die gesamte Angelegenheit vorher voll eingeweiht worden sein, denn sonst hätte er nicht wissen können, auf welcher Frequenz und mit welchem Platz er Verbindung aufzunehmen hatte.
Wir landeten nämlich nach 2 Stunden oder etwas länger auf einem ganz anderem Platz, dessen Lage ich heute nicht mehr angeben kann. Ich erinnere mich aber daran, daß dieser Platz besser ausgestattet war, mit Hindernisbefeuerung, mit beleuchtetem Landepfad, mit Flugplatzgebäuden und Flugzeughangar. Auch mit einem Peilerhäuschen, das ich beim Landeanflug überflog, bevor ich auf den Rasen aufsetzte.
Nachdem das Flugzeug zum Stehen gekommen war, stiegen die Männer sofort aus, ohne daß ich diese zu Gesicht bekommen hatte. Nach kurzer Zeit hängte der Funker wieder die Decke am Eingang zur Führerkabine ab. Wir durften das Flugzeug in einer Ecke des Flugplatzes abstellen und wurden für den Rest der Nacht in einem Flugplatzgebäude untergebracht.

Es muß sich hier um einen Agentenaustausch gehandelt haben.

Am anderen Tag bekam ich den Auftrag, wieder zum Stammplatz zurückzufliegen, damit wir alle wieder in die eigenen Stammbesatzungen eingeordnet werden konnten.
Und ich durfte die beiden alten polnischen Bauersleute noch einmal wiedersehen.
Ein letztes Mal ! "Na ~~ale~~shledanou !

Fall 5

Hier : Rudel, Skorzeny, Krakau, Udetfeld

Am späten Nachmittag flog ich nach Krakau.
Wieder einmal war ein Besatzungsmitglied ausgewechselt worden. Diesmal war es der Bordmechaniker, ein Mann, den ich bei unserer Einheit noch nie gesehen hatte. Es wurde mir gesagt, ich müsse in Krakau eine Ladung Spezialmunition holen, die dringend für die Focke-Wulf FW 190 zur Bekämpfung der russischen Panzer gebraucht wurde. Der mir für diesen Auftrag zugeteilte Bordmechaniker wisse in Krakau örtlich genau Bescheid - Hangar, Munitionslager usw - und er müsse die Verladung streng überwachen.
Die Ladung Munition sollte anschließend am nächsten Morgen nach Udetfeld geflogen werden. Eine grobe Flugvorbereitung - Kurs und Entfernung - hatte ich gemacht und das genügte auch, weil sowohl der Hinflug als auch der Rückflug bei Tag, d.h. nach Sicht ausgeführt werden mußten.

Weil in der Innenstadt Krakaus bereits seit einiger Zeit heftige Straßen - und Häuserkämpfe tobten und die Rußßen außerdem an einer Stelle schon sehr nahe an das Flugplatzgelände herangekommen waren, hatte die Einsatzleitung den Startzeitpunkt so einkalkuliert, daß ich am Ziel erst in der Dämmerung ankam und die Landung gerade noch beim letzten Tageslicht nach Sicht erfolgen konnte. Wegen der nahen Frontlinie war es unmöglich geworden, die Hindernisbefeuerung (rote Lampen) oder auch die Beleuchtung des Landepfades einzuschalten um den Russen keinerlei Hinweis zu geben, daß jetzt ein Flugzeug landen sollte bzw im Anflug war. Auch war mir aufgetragen worden, in West-Ostrichtung zu landen.

Die gesamte Lage war sehr ungewiß und ich mußte sogar damit rechnen, daß mir in den letzten Sekunden vor dem Aufsetzen vom Boden her noch angezeigt wurde, sofort durchzustarten.

Bei Gefahr für die Landung wurde das in der Regel mit zwei oder drei Schuß roter Leuchtspurmunition in der Nähe des Aufsetztpunktes angezeigt, sofern es keine Hinweismöglichkeit mehr über Funk gab.

Schon einmal hatte ich das in Kauen(Kovno) erlebt, daß gerade noch im letzten Augenblick ein Kübelwagen vor mir auf die Landepiste fuhr und mir so den Landeweg versperrte. Ein deutscher Soldat im Kübelwagen zeigte mir mit den Armen ganz heftig an :"....haut ab, durchstarten....!" Ich war so nahe an ihn herangekommen, daß ich sogar ganz deutlich seine Rangabzeichen erkennen konnte. Feldwebel oder Oberfeldwebel der Wehrmacht.

Und schon wurden wir von der rechten Seite her von zwei Russen mit Karabinergewehren beschossen. Wir hörten mehrere Einschüsse in die Wand des Rumpfes und sahen sogar die beiden Russen in etwa 100 Meter Entfernung, wie sie sich an eine Hauswand lehnten und auf uns zielten.
So nahe waren wir an einer Katastrophe vorbeigeflogen !

Als ich den Startauftrag erhielt, stiegen noch zwei Männer zu. Sie mußten sich im Laderaum auf den Boden setzen und an den Holmen der Seitenwand festhalten. Aber anders ging das ja nicht. Wir waren kein Passagierflugzeug.
Der eine der beiden Herren war Oberst Rudel, Kommodore des Immelmanngeschwaders SG 2 (Sturzkampfgeschwader). Ich hatte ihn bereits vorher mehrmals an der Front gesehen, wenn er in seine FW 190 kletterte und zum Einsatz flog.
Er war ein Held ! Er war bei uns Fliegern als Vorbild für Tapferkeit bekannt.
Er wurde auch von unseren Gegnern"geachtet" !
Er allein hatte am Ende des Krieges 519 russische Panzer vernichtet . Das sind fast 2 Panzerdivisionen ! Mit einer Munition, wie ich sie in Krakau holen sollte, bevor sie dem Feind in die Hände fiel.
Oberst Rudel hatte als erster Soldat am 29.12.1944 bereits das"Goldene Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz" verliehen bekommen.

Der andere Mann war mit einer graubraunen Fliegerkombination bekleidet und ohne Rangabzeichen. Es muß Skorzeny gewesen sein, der legendäre Mussolini - Befreier (1943). Ich hatte ihn schon einmal kurz zuvor auf dem Flugplatzgelände Berlin Schönefeld oder Tegel gesehen und es war mir dabei aufgefallen, daß er zwar eine fliegerblaue Uniform als Offizier trug, aber nicht mit den üblichen gelben Kragenspiegeln und mit Schulterstücken, ähnlich wie es die Presseoffiziere hatten.
Erst lange Zeit nach dem Kriege erfuhr ich, wer dieser Mann gewesen war, der jetzt im Laderaum meiner"Tante Ju" mitflog.
Eigentlich war er ja ein hoher SS-Offizier, der zu einigen Geheimdiensten auch im westlichen Ausland Verbindungen hatte. Auch war er der Anführer der berüchtigten Untergrundorganisation ehemaliger SS-Leute "Odessa" , mit deren Hilfe einige hohe SS-Leute und untergetauchte Nazis auf der sogenannten "Rattenlinie" unter Mitwirkung westlicher Geheimdienste mit Hilfe von Männern aus dem Vatikan auf dem Umweg über Italien nach Südamerika bzw auch Argentinien geschafft worden waren.(Beispiel Priebke).
Noch in den 60-ger-Jahren soll Skorzeny für den Mossad gearbeitet haben. Da liegt auch CIA nahe.
So soll er es auch während der "Nürnberger Prozesse" fertiggebracht haben, sich als Hilfsarbeiter verkleidet in einer von den US-Soldaten streng bewachten Gefängnistoilette aufzuhalten, um dort dem Hermann Göring, der sich in

der Nachbartoilette befand, einen Arbeitsanzug und die Giftampulle über die Seitenwand hinüberzureichen.(Spiegel, Quick, Bunte etwa 1965). Anscheinend war aber der Arbeitsanzug für Görings Leibesumfang zu eng, sonst wäre er -Göring- seinerzeit auch spurlos verschwunden wie Hitler, Eichmann, Boormann, Alois Brunner u.a.m.
So ist z.B. den Diplomaten und Fahndern (erst !) seit 40 Jahren bekannt, daß Alois Brunner (84) in Damaskus lebt, von der dortigen Regierung geschützt wird und daß er für Gehlen und den BND Geheimagent war und für gewisse Tätigkeiten sogar mit Wissen der Amerikaner vom CIA finanziert wurde.(Simpson, Spiegel 1960 im Juni, und 49/1996 Seite 98-107 und Wiesenthal).

Auch Skorzeny hatte eine ganz besondere Begabung, gepaart mit den entsprechenden Geheimverbindungen.undxzxBxnochxinxdenx60xx
Es ist auch denkbar, daß Göring die Giftampulle sowie den Arbeitsanzug mit Wissen und sogar im Auftrag der Geheimdienste zugespielt bekam, um ihn vor der Schande des Erhängens zu bewahren ! ?

Was wissen wir schon ? Wir dürfen nichts wissen ! Warum z b wurden die im englischen Besitz befindlichen Geheimarchive im Jahr 1995 nicht freigegeben? Was wird hier der Welt verschwiegen. Warum wurde Hess kurz vor seiner Freilassung noch im Gefängnis ermordet ! W A R U M ?????????

Heute denke ich darüber nach, ob denn dieser Skorzeny auch bei meinem Flug nach Krakau mit einem ganz besonderen Auftrag mitflog. Denn merkwürdigerweise war er beim Rückflug am anderen Morgen nicht mehr dabei.
Warum hatte auch er, so wie wir als Besatzung, die graubraune Fliegerkombination an, ohne Rangabzeichen? Das war ein einteiliger Schutzanzug, der über die Uniform gezogen wurde. In dieser Kombination konnte man nicht sofort als deutscher Flieger erkannt werden, was uns auch in der Nacht in Krakau beim Verlassen des Notlazaretts vor dem Erkanntwerden bewahrte. Davon später .

Pünktlich kam ich in der Dämmerung mit meinen beiden "Passangieren" an.
Beim Landeanflug, den ich sofort in West-Ostrichtung ausführte um nicht über die Frontlinie kurven zu müssen, konnte ich gerade noch die Dächer der Häuser erkennen, die ich ganz niedrig überflog, bevor ich auf dem leicht schneebedeckten Flugfeld aufsetzte. Ganz kurz sah ich noch die Hangars liegen und der Bordmechaniker rollte das Flugzeug sofort dorthin.
Und schon umgab uns die Dunkelheit.
Nur in einem Hangar gab es ein ganz spärliches Licht. In weiter entfernt liegenden Stadtteilen hörten wir vereinzelt noch Gewehrfeuer und hin und wieder das Bersten einer Handgranate.
Rudel und Skorzeny gingen sofort in den Hangar.

Der Bordmechaniker - der sich hier ja auskannte ! - wies und beschrieb uns den Weg zu einer Unterkunft, wo wir die Nacht verbringen sollten und auch etwas Verpflegung finden würden.
An einer Seite des Flugplatzes grenzten unmittelbar einige Häuser an. Meist Ein-oder Zweifamilenhäuser mit Vorgärten. Durch ein Tor würden wir auf einen Zufahrweg (Straße) gelangen und sollten dort auf ein Gebäude achten, das rechts an der Straße lag, etwa 100 bis 200 Meter vom Flugplatzgelände entfernt. Es würde z Zeit als Notlazarett genutzt und wir würden dort auch Sanitätswagen mit dem Roten Kreuz sehen. Morgen sollten wir uns in aller Frühe kurz vor Tagesanbruch wieder beim Hangar einfinden.
So gingen wir also zur "Unterkunft". Es war bereits Nacht. Wir erreichten das Tor, die Straße. Nur ganz vereinzelt hier und da eine kleine Lampe. Vor dem Haus, in dem wir unterschlupfen sollten, standen einige deutsche Soldaten und Sanitäter sowie zwei oder drei Rot-Krez-Fahrzeuge. Wir gingen unbehelligt hinein und fragten nach der Stationsleitung. Wir wurden zur Küche im ersten Stock geschickt, und es wurde uns dort ein großer Karton mit Keksen gezeigt. Davon sollten wir essen. Auch die Wasserleitung funktionierte noch. Sonst war nichts mehr da an Verpflegung, kein Herd, kein Ofen, kein Licht. Nur ganz spärlich eine Handlaterne. Die gleiche Beleuchtung auf dem Gang, im Stiegenhaus. Gespenstisch !

Frontlinie
umkämpftes Stadtgebiet
Rollfeld
Hangar
Tor/Einfahrt
ca 100-200 m
Zufahrweg
Notlazarett (ehem. Schule?)
Häuser
Hof
Sanitätsautos

Einige Krankenschwestern, die sich meist polnisch verständigten, hasteten hin und her. Eine zeigte uns den Saal, etwa so groß wie ein Klassenzimmer einer Schule. Dort sollten wir selbst sehen, wie wir eventuell unterkommen.
In diesem Saal, der ebenfalls nur mit einigen wenigen Handlaternen oder an Kabeln hängenden Glühbirnen ganz schwach beleuchtet war, erkannten wir viele, eng aneinandergereihte ~~Krank~~Metallgestellbetten, in denen meist 2 schwerverwundete Soldaten lagen. Wegen der Überfüllung des Raumes lagen die Verwundeten auf

den blanken Drahtmatten und die dazugehörigen Matratzen daneben auf dem Boden, um darauf nochmals 2 Verwundete legen zu können.
Wir stiegen in dem fast dunklen Saal kreuz und quer über die Soldaten um eventuell ein Lager für uns zu finden. Aber der Anblick war zu entsetzlich!
Wir hielten das nicht aus, obwohl wir schon grausamere Dinge erlebt hatten und verließen den Saal.
Immer wieder wurden frisch verwundete Soldaten hereingebracht und andere, die inzwischen ihren Verletzungen erlegen waren hinausgeschafft um Platz zu bekommen.
Im Treppenhaus begegnete uns ein Militärarzt, dem wir unsere Lage kurz schilderten. Er empfahl uns, die Küche im ersten Stockwerk zu benützen, uns dort auf den Fußboden zu legen, aber möglichst wach zu bleiben. Es könne jeden Moment etwas passieren!
So verbrachten wir die nächsten Stunden im Küchenraum und versuchten uns wach zu halten. Immer nur einer von uns durfte ein Nickerchen machen. Aber wegen der Eiseskälte und dem Lärm auf dem Gang war das ja fast unmöglich. Und irgendwie saß uns ja auch die Angst im Nacken !
So verging Stunde um Stunde. Etwa gegen Mitternacht war Ruhe eingekehrt. Eine merkwürdige Ruhe! Im Haus aber auch draußen. Wir erklärten es uns so, daß nach unserer Erfahrung die Russen um diese Zeit bereits im Wodka-Rausch schnarchten. Es waren auch keine Schüsse mehr zu hören.

Plötzlich, es war noch Nacht, vielleicht noch eine Stunde bis zum Morgengrauen und ohnehin die Zeit, um die wir uns hätten auf den Weg machen müssen hinüber zum Flugplatz, ein fürchterliches Geschrei im Krankensaal. Es war eine Hektik im Haus. Im Krankensaal Hilferufe, Stöhnen. Alle schrien durcheinander auf Polnisch und Deutsch.
Wir sprangen auf, hatten Angst. Vorsichtig gingen wir aus der Küche hin zum Treppenhaus. Dort konnten wir in den Saal schauen. Wir trauten unseren Augen nicht. Wir waren doch hellwach, es war doch kein Albtraum ? Schwerverwundete wurden von Männern in bräunlichen Uniformen aus den Fenstern geworfen. Hinunter von ersten Stock in den Hof ! Ja, hinausgeworfen !
Auf dem Gang und im Treppenhaus herrschte ein Gedränge. Ich fragte eine Krankenschwester, die herbeigeeilt war, anscheinend um uns zu warnen, was denn hier los sei. Sie sagte in etwa so :" Pjeronje, brauchen Platz, Leite alle totmachen ". Und sie deutete mit den Händen an : schnell, schnell weg von hier! Zum Glück hatten wir ja unsere braunen Fliegerkombinationen an. Sie hatten eine ähnliche Färbung wie die polnischen bzw russischen Uniformen. So waren wir in dem ohnehin spärlichen Licht und dem katastrophalen Durcheinander nicht gut zu unterscheiden und gelangten unerkannt hinaus auf den Hof.

Dort gingen wir eilig, aber besonnen über den Hof. Es durfte ja auf keinen Fall nach Flucht aussehen. Wir zwängten uns ganz vorsichtig zwischen den Sanitätsautos hindurch zur Straße. Dabei kam uns der Umstand zu Hilfe, daß die Autos voll ihre Scheinwerfer eingeschaltet hatten und dadurch ein jeder von diesem gleißenden, gespenstischen Licht selbst geblendet war !
Dann rannten wir um unser Leben. Auf der Straße war jetzt volle Finsternis. Ich stolperte über den Bordstein, fiel der Länge nach hin, sprang auf und rannte weiter. Nur nicht zurückbleiben !
Zum Flugplatzgelände war es nicht mehr weit, wielleicht noch 1 Minute. Aber in dieser Situation eine Ewigkeit !
Sogleich erkannten wir, daß sich im Hangar etwas bewegte. Unsere Ju - 52 war von unserem Bordmechaniker in der Halle abgestellt worden, damit die Motoren bei dieser Eiseskälte wenigstens etwas Schutz hatten. Vielleicht hatte es dort auch noch eine Motorwärmeanlage gegeben .
Wir kamen genau zur rechten Zeit. Das Tor des Hangars war halb zur Seite geschoben und der Bordmechaniker bemühte sich soeben, die Motoren zum Laufen zu bringen. Der Laderaum war voll mit Munitionskisten beladen, etwa 2000 bis 2500 Kg. Wir saßen also alle auf einem "Pulverfaß".
Nur Skorzeny fehlte ! Wo war er geblieben ? In welcher Mission war er hierher gekommen ???
Am südöstlichen Horizomt zuckte bereits das erste Morgenlicht. Es versprach uns klares Wetter und klare Sicht.
Wir rollten zum Ostrand des Platzes. Dabei bemerkte ich links neben mir zwei FW 190, die in Gegenrichtung soeben zur Landung ansetzten, aber sofort wieder durchstarteten. Anscheinend waren sie zu unserem Schutz hierher geflogen aber die Piloten müssen erkannt haben, daß wir bereits zum Startpunkt rollten. Gleichzeitig hörte und sah ich einige Granateinschläge, die anscheinend den beiden FW 190 galten. Es handelte sich dabei um Granaten, die nur ganz flache Krater im Boden hinterließen, dafür aber die Splitter ganz flach über dem Boden verteilten. Ähnlich wie die Stabbomben der Engländer und Amerikaner, die anschließend an die Spreng-, Brand-und Phosphorbomben abgeworfen wurden um die flüchtende Zivilbevölkerung zu treffen, die aus den Kellern kam und durch die brennenden Straßenzüge um ihr Leben rannte. Beispiel Dresden!

Inzwischen waren wir am Startpunkt angekommen und es blieb mir nichts anderes übrig, als unter dem Zeitdruck mit nur 2 Motoren den Start zu versuchen in der Hoffnung, daß der Fahrtwind den Propeller des rechten Motors so stark mitdrehen würde, daß er ansprang.
Das ist in etwa so, wie wenn man ein Auto mit halbleerer Batterie anschiebt.

Wir rumpelten über den Platz. Linker und mittlerer Motor Vollgas. Die Ju 52 wurde schneller und schneller und, gerade in dem Augenblick als ich mich hätte entscheiden müssen den Start abzubrechen - rummmmm, da heulte er auf, der rechte Motor !
Und wieder eimal hatte uns die "Tante Ju" nicht im Stich gelassen !
Vielleicht kann der Leser hier mitfühlen, daß man als Pilot regelrecht verliebt ist in die"Tante Ju". Daß man mit ihr Eins ist, sein muß. Wie oft habe ich ihr Wellblech an der Tragfläche "gestreichelt" und ihr meinen Dank gesagt.
Das war noch ein richtiges "Flugzeug". Einfach aber zuverlässig. Es stürzte nicht einfach ab, weil es - so wie in der heutigen modernen Technik - irgendwo einen kleinen Defekt gab. Da wurde alles noch von Hand gesteuert, ohne aufwendige Elektronik.

Kurz vor den Häusern am Westrand des Platzes gelang es mir trotz Schnee, das Flugzeug ganz"weich" und sacht hochzuziehen und fast streifte ich die Dächer der Häuser. Aber, es war vollbracht, dieses Kunststück.
Ob denn da wieder einmal ein Schutzengel die Hand im Spiel hatte ?

Eine Stunde Flugzeit noch und am frühen Morgen landete ich in Udetfeld.
Anscheinend war dort z Z der Oberst Rudel stationiert. Er schien nach der Landung ganz besonders bewegt zu sein über die Tatsache, daß es gelungen war, die wichtigen Munitions- und Materialkisten herauszubekommen.
Aber ! Auch wenn sich viele tapfere Männer einsetzten, den Feind abzuwehren, es half nichts mehr. Es war zu spät !
Unsere Soldaten waren keine Mörder. Sie taten ihre Pflicht in dem Bewußtsein, Volk und Vaterland zu verteidigen gegen die Verschwörung der anderen.

Hierzu einige Zitate:

Churchill im November 1938 : "Deutschland wird zu stark, wir müssen es zerzerschlagen ".

Churchill am Tag der englischen Kriegserklärung an Deutschland am 03.09.1939 :
"Dieser Krieg ist Englands Krieg. Sein Ziel ist die Vernichtung Deutschlands".
Napoleon I : " Es gibt kein gutmütigeres Volk, aber auch kein leichtgläubigeres als das Deutsche Volk."
4 - Sterne - General Patton, Militärgouverneur in Bayern. Am 31. August 1945 hatte er geschrieben :" In Wirklichkeit sind die Deutschen das einzige, anständige in Europa lebende Volk " , und in seinem dokumentarischen Nachlaß (erst 1974 ! erschienen) :" Ich habe große Achtung für die deutschen Soldaten."
Sein tödlicher Autounfall im Dezember 1945 - wird gemutmaßt - sei ein kaschierter Mord gewesen (auf einer Fahrt mit dem Jeep von Heidelberg nach Stuttgart.)

Fall 6

Verwundete englische Offiziere von Skoplje herausgeholt - Wiener Neustadt

Schon etwa 2 Wochen waren wir - meine Besatzung und ich - nicht mehr zu unserer Staffel zurückgekehrt. Tagtäglich pendelten wir zwischen der Front und verschiedenen Flugplätzen in Österreich, Slovenien und Ungarn hin und her, um Versorgungsgüter, Munition und Benzin möglichst nahe an die kämpfenden Truppen heranzuschaffen und auf dem Rückflug jeweils verwundete Soldaten aus den Kampfgebieten heraus in Sicherheit und hospitale Betreuung zu bringen. Außer verschiedenen provisorischen Landewiesen an der Front war Klagenfurt, Graz, Marburg(Maribor), Laibach(Ljubljana), Agram(Zagreb), Sceged oder Pecs (Fünfkirchen) eingeplant.
Wenn in diesen Tagen auch eine ganz erhebliche Flugleistung erbracht werden mußte und der Anblick der vielen Verwundeten für uns stets sehr bedrückend war, so konnten wir diese Flüge doch mehr oder weniger ohne Angst ausführen, denn in diesem Gebiet war kaum mit feindlicher Abwehr aus der Luft zu rechnen.
Gewissermaßen als Gegenleistung durften wir die herrlichen Landschaften betrachten, die wir im Tiefflug überflogen. Die unendlich weite Pusta mit ihren großen, flachen Weinanbaugebieten und die dazwischen verstreut liegenden Bauernhöfe mit den charakteristischen "Ziehbrunnen", die ihre lange Hebelstange - an der der Wassereimer in den Brunnen hinabgelassen wurde - schräg aufwärts zum Himmel streckten.
Unvergessen blieb auch der Anblick der Städte Budapest, Debrecin sowie die kleinen, sauberen Bauerndörfer, der Neusiedler-See und der Platten-See, die wir einige male überflogen. Leider blieb uns nur selten etwas Zeit auch einmal einen kurzen Gang zu machen durch einen der Orte zwischen schnatternden Enten, Gänsen und freilaufenden Schweinen.

Eines Tages traf ich in Wiener Neustadt, wohin ich Schwerverwundete gebracht hatte, ganz zufällig auf zwei Besatzungen unserer Staffel. Nun waren wir zu dritt. In der "Rotte" , so nennt man eine Einheit aus drei Flugzeugen, flogen wir am gleichen Tag noch nach Parndorf, ein kleines, stilles Weinbauerndorf, etwa 50 km süd-östlich von Wien.
Am Ortsrand stand uns eine schmale und verhältnismäßig kurze Wiese als Landeplatz zur Verfügung, die außerdem sehr abschüssig und in seitlicher Schräglage verlief, sodaß eine Landung dort schon ein gewisses "Kunststück" bedeutete. Sie war nur in Richtung bergauf möglich, um den Ausrollweg dadurch zu verkürzen.
An einer Längsseite wurde die Wiese von einer flachen Anhöhe begrenzt, an der anderen von einer Straße mit hohen Allebäumen, die zum Ort hinführte.
Kaum waren wir gelandet und aus den Flugzeugen gestiegen, da raste eine Lightning (das war ein sehr leistungsfähiges, doppelrumpfiges englisches Jagdflugzeug - erstmals die wichtigsten Bauteile aus Glasfaser und daher fast unverwundbar) im Sturzflug vom Himmel herab und fegte über die etwas tiefer gelegenen Wiesen und Felder, wo ein Bauer mit seinen beiden Kühen Feldarbeiten verrichtete.
Wir standen in Deckung unter den Bäumen und konnten den Vorgang genau beobachten, denn wir waren nur etwa 600 bis 800 m davon entfernt.
Alles dauerte nur wenige Sekunden. Wir hörten und sahen, wie der Pilot dieser Lightning - er hatte uns anscheinend kurz zuvor gesehen aber - zum Glück für uns - wieder aus den Augen verloren, einige Feuerstöße auf diesen friedlichen Bauer und sein Gespann abfeuerte und im Weiterflug sodann die in seiner Richtung liegenden, schmucken, weißen Häuschen des kleinen Ortes Parndorf beschoß um dann steil wieder hochzuziehen und zu verschwinden.

Sind solche Piloten keine "Kriegsverbrecher" ???
Und solche Vorkommnisse waren kein Einzelfall !!!

Das feindliche Jagdflugzeug gehörte anscheinend zum Begleitschutz eines engl englisch-amerikanischen Bomberpulks, meistens 300 oder mehr viermotorige Flugzeuge, die in dieser Phase des Kriegs bereits auch tagsüber schon vom Süden her (nördl.Italien) nach Süddeutschland einflogen um ihre Bombenlast über den süddeutschen Städten (z T bis Nürnberg) abzuladen.

In Parndorf hatten wir erstmals eine Ruhepause. Wir waren einzeln im Dorf bei der Zivilbevölkerung untergebracht und warteten auf neue Anweisung.
Zwei von uns erhielten den Auftrag nach Wels bei Linz zu fliegen, um dort einen kompletten Motorenwechsel(alle 3 Motoren) vornehmen zu lassen.

Wels wurde anscheinend deshal ausgewählt, weil dort die technische Einrichtung für das Auswechseln vorhanden war und dieser Flugplatz auch gegen feindliche Luftangriffe entsprechend abgesichert war. Wie ich dort erfuhr, wurden Erprobungen mit düsen- und strahlengetriebenen Flugzeugen durchgeführt, unter anderen auch mit einem Typ des Abfangjägers Messerschmitt M 163. Man nannte ihn in der Fliegersprache "Kraftei" oder auch "Komet". Er war raketengetrieben und konnte in ca 3 Minuten bis zu einer Höhe von 12.000 Meter hochsteigen, erreichte im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von mehr als 1000 km/h (über Schallgeschwindigkeit) und war mit 2 Bordkanonen ausgerüstet. Allerdings hatte der Raketenmotor eine Schubleistung von nur ca 8 Minuten. Diese Me 163 hatte kein Fahrwerk und landete auf einer Kufe sowie einem Spornrad am Heck. Bereits sei 10.Mai 1941 wurde an diesen Typen der Me 163 u.f. geforscht und erprobt, deren Einsatz aber stets hinausgezögert, desgleichen wie bei der später sehr erfolgreichen Me 262. General der Flieger Milch - Vertreter und Freund Görings soll bei diesen Verzögerungstaktiken seine Finger mit im Spiel gehabt haben !?

So saßen wir also in Wels bei Linz. Die Motoren mußten mit Lkw von Brünn herangeschafft werden. Das nahm viel Zeit in Anspruch. Es konnte uns nur recht sein. So "dachten" wir und meinten damit "diese Tage gehen schon wieder vom Krieg ab". Wir durften diese Worte nur "denken", sie offen auszusprechen hätte Kriegsgericht bedeutet und als Folge die Abkommandierung zu einer Strafkompanie an vorderster Front.

(Beispiel ein Brückenbau-Ingenieur Fritz T. bei der damaligen Reichsbahndirektion Stuttgart - wegen dieses Ausspruchs Strafkompanie, russische Gefangenschaft, Tot) . . . . . Auch das sind Wahrheiten, die man heute nicht gern hört!

Trotzdem, wir ließen diese Tage gern verstreichen und erlebten in Wels eine ruhige Pause. Wir waren privat einquartiert.

Irgendwann einmal hatten wir an der Balkanfront (Bulgarien) aus einem Verpflegungslager, das kurz darauf gesprengt werden mußte, einen Ballen Tabak "organisiert". Etwa 25 kg schwer. Es war uns jetzt ein sehr willkommenes Tauschmittel gegen so manche Flasche Wein oder auch mal ein Stück saftigen Schinken oder ein Stück frisch und schwarz geschlachtetes Schweinefleisch, das wir dann gern an die Herbergsfamilien weitergaben.

Die Tage gingen viel zu schnell vorbei. Und schon waren unsere beiden "Tante - Ju" mit neuen BMW-Motoren ausgerüstet und startklar gemeldet.

Der nächste Auftrag hieß : "Skoplje" . Im nördlichen Mazedonien.

Ein nicht gerade ungefährlicher Auftrag, weil die Gebiete, die in direkter Verbindung zu überfliegen gewesen wären, etwa ab Sarajewo und südlich bis zur Nordgrenze Griechenlands, zum überwiegenden Teil bereits von bewaffneten,

nichtregulären feindlichen Gruppen - man bezeichnete sie als "Partisanen" , kontrolliert wurden.
Die Flugstrecke mußtte deshalb entsprechend ausgewählt werden und wurde bei der endgültigen Flugbesprechung festgelegt, daß wir zunächst nach Sarajewo fliegen sollten um dort voll nachzutanken. Der Flugplatz Sarajewo, zur damaligen Zeit eine verhältnismäßig kleine Landewiese, befand sich "gerade noch" in deutscher Hand.
Von dort sollten wir in der Nacht zu einem Zeitpunkt starten, daß wir erst am frühen Vormittag Skoplje erreichten. Eine Funkverbindung dorthin bestand nicht mehr und mußte deshalb der Flug auf dem letzten Streckenabschnitt wegen der hohen Berge (z T über 2500m) und auch die Landung bei klarer Sicht erfolgen.
Die vorgesehene Strecke führte - der Sicherheit halber-noch in der Nacht und im Blindflug zunächst west-südwestlich hinaus an die Adriaküste. Dann entlang der Küste nach Südosten bis zu einem Punkt, der genau auf der halben Luftstrecke zwischen Dubrovnik und Tirana lag, um an dieser Stelle auf Ostkurs zu gehen (90 Grad) und jetzt bei beginnendem Tageslicht den hohen Bergen auf der Reststrecke (z B Titov vhr 2784m !) ausweichen und in Skoplje sicher landen zu können.
Die Flugvorbereitung war lediglich anhand der Karte und nur sehr eingeschränkt möglich (Km-Angaben, Kurs und Flughöhe für die einzelnen Teilstrecken) aber letztendlich mit einigen Ungenauigkeiten und damit verbundenen Risiken, weil wir wegen fehlender Funkverbindung die wichtigen Angaben über Windstärke und Windrichtung für die Blindflugstrecke und den Luftdruck am Ziel für die Landung nicht einberechnen konnten. Es war ein erheblicher Umweg zu fliegen, aber es gelang !



Am Vormittag (22.12.44 ?) setzte ich auf dem Flugplatz in Skoplje auf.

Aber wo war das zweite Flugzeug geblieben ?

Erst später, als wir wieder zurück bei unserer Staffel waren, erfuhr ich, daß der Oberfeldwebel(Name ?) bereits beim Abflug in Sarajewo den berechneten Kurs nicht eingehalten hatte und sein Fluzeug gegen den Berg Igman geprallt und zerschellt war.

Alles in allem gesehen war es wieder-einmal eine merkwürdige Angelegenheit. Denn es war uns lediglich gesagt worden, wir sollten den Versuch machen, dort in Skoplje verwundete Soldaten herauszuholen. Anscheinend wollte man uns bei diesem gefährlichen Unternehmen, bei dem vor allem der Flugzeugführer vor eine äußerste Leistung gestellt war, nich zusätzlich zu belasten.
Erst nach dem Rückflug erhielten wir (einigermaßen) Aufklärung, was hier - durch Vermittlung einer ausländischen Botschaft (Ankara) in Wirklichkeit abgelaufen war. (Aber davon später) .

Zunächst möchte ich den Aufenthalt in Skoplje schildern.

Nach der Ankunft dort - es mag etwa 9^{00} Uhr MEZ gewesen sein - mußte sich ein jeder von uns streng an die mitgegebene Weisung halten. Das Flugzeug mußte sofort zum Benzindepot gerollt und dort vollgetankt werden, keiner von der Besatzung durfte zunächst aus der Maschine steigen und anschließend sollte versucht werden, das Flugzeug am Westrand des Platzes in der Nähe eines kleinen Bauernhauses im Schutz einiger Bäume abzustellen. Erst dann durften wir alle das Flugzeug verlassen um uns bei den Bauersleuten auszuruhen. Erst am späten Nachmittag sollten wir dort neue Weisung erhalten.

Die Bauern waren uns gegenüber recht freundlich eingestellt und erst viel später erfuhr ich den Grund, was wohl letztendlich auch damit zusammenhing, daß wir hier die Verwundeten abholen sollten (durften?). Die Griechen und auch die Mazedonier, in deren Land zu dieser Zeit die englischen Truppen bereits vorgedrungen waren hatten Angst, daß England diese Gebiete nach dem Krieg nicht wieder freigeben würde !

Man bewirtete uns wie Freunde. Mit Wein, Brot und einer Suppe, die wir gemeinsam aus einem Topf löffelten. Draußen konnte ich den Bauer dabei beobachten, wie er mit einem Ochsen und mit einem Holzpflug den Acker bearbeitete. Ein ganz primitives Gerät, das ich noch nie gesehen hatte.

Wie gern wäre ich hier geblieben ! Wunschdenken !

Am späten Nachmittag, wir hatten uns inzwischen gut ausgeruht, kamen einige Männer und wiesen uns an, in's Flugzeug zu steigen. Alte, kleine Lkw's kamen angefahren und brachten die Verwundeten. Die Führerkabine und auch der Platz des Funkers wurde mit Decken verhängt. Wir sollten wohl nicht sehen, wer da in's Flugzeug gebracht wurde. Durch einen Zufall jedoch bekamen wir später Kenntnis davon! Denn, genau in dem Augenblick, als die Verladung der Verwundeten beendet war und ich von draußen das Zeichen zum Abflug erhielt, rannten 2 oder 3 Flackhelferinnen quer über den Platz zu unserem Flugzeug herüber.

Ich zögerte ein wenig und sie konnten gerade noch ganz erschöpft in den Laderaum klettern. Und schon schob ich die drei Gashebel auf Vollgas.
Nur fort von hier !
Durch diese 3 Mädchen erfuhren wir später nach der Landung, daß es 22 englische (verwundete) Offiziere waren, die wir in Sicherheit bringen sollten.
Die Flackhelferinnen erzählten uns auch am nächsten Tag, daß sie von den Partisanen in einem Bunker am Platzrand gefangengehalten worden waren. Um sie an einer Flucht zu hindern, hatte man sie der Kleidung beraubt und jeder nur eine Jacke und eine Wehrmachtshose gelassen, ohne Unterwäsche und ohne Schuhe.
Es war noch taghell, als ich abhob und sofort in einer engen Spirale auf Höhe ging, denn bereits in 20 oder 30 km Entfernung begann das Gebirge mit Bergen von 1500 Meter Höhe und mehr. Noch vor Einbruch der Dunkelheit mußte ich eine gewisse Sicherheitshöhe erreicht haben, die unsere Ju-52 damals maximal bezwang.
Kurze Zeit noch war die Sicht klar.
Ich mußte mich selbst zu einem Kurs für den Rückflug entschließen, denn dafür hatte ich keinerlei Weisung erhalten.
Viel Zeit zum Überlegen blieb mir nicht. Die Nacht war nicht mehr fern.
So entschied ich mich kurzerhand für die direkte, grobe Richtung Wien.
Der Kompaß wurde zunächst einmal auf 330 Grad gestellt. Bis in's Wiener Becken waren es etwa 850 km Luftlinie, eine Entfernung, die das Flugzeug bei einer Reisegeschwindigkeit von ca 170 km/h und im Hinblick auf den Zeitverlust für den Steigflug sowie die geringere Geschwindigkeit in dieser Höhe und die unbekannten Windverhältnisse maximal leisten konnte. Vollgetankt hatte die Ju 52 eine Flugzeit von etwa 5 Stunden. Länger würde der Treibstoff nicht reichen. Ich machte mir daher die Hoffnung, den Flug schon vorher, etwa in Sarajewo, in Agram oder Marburg beenden zu können. Das gefährliche, hohe Balkangebirge erstreckt sich in etwa nur über die erste Häfte unserer Flugstrecke und konnte ich nach etwa 2 1/2 Stunden Flugzeit gefahrlos auf eine niedrigere Höhe heruntergehen.
Nach etwa einer halben Stunde nach dem Start, bildete sich unter uns eine geschlossene Wolkendecke, aus der nur noch die höheren, schneebedeckten



Berggipfel herausragten. Die Nacht war inzwischen hereingebrochen. In dem fahlen Mondlicht - es war nahezu Vollmond - war alles einigermaßen gut zu erkennen, zumindest die Konturen der Berge, die sich gegen den Himmel etwas abhoben. Es war eiskalt in dieser Höhe.
"Wir haben 28 Grad Minus" , rief mir der Co-Pilot zu und wir froren trotz fellgefütterter Kopfhaube, Fell-Handschuhen und Fellstiefeln in unserer undichten, zugigen Führerkabine. Festgeschnallt in unseren Sitzen waren wir dazu verurteilt, diese Kälte noch mehrere Stunden lang voll ertragen zu müssen.
Inzwischen bemerkte ich, daß die Wolkenobergrenze nach Norden hin ständig anstieg und bereits unsere Höhe erreichte. Gelegentlich mußte ich bereits dem einen oder anderen nach oben herausquellenden Wolkenturm ausweichen oder ihn umfliegen. Die maximale Flughöhe war erreicht und plötzlich war ich dann doch mittendrin in den Wolken, in den Turbulenzen, in völliger Dunkelheit. Nur noch die Leuchtziffern der Bordinstrumente waren zu sehen.
Völliger Blindflug hieß das jetzt. Es gab kein Entrinnen ! Und das alles obendrein noch ohne jegliche Funkverbindung, denn der Funker hatte weder Frequenzangaben noch Code (Verschlüsselungangaben) für die möglicherweise anfliegbaren Plätze. Hinzu kam jetzt in dieser Höhe und bei dieser Minustemperatur, daß das Flugzeug in der Feuchtigkeit der Wolken sehr stark vereiste und dadurch der Flugzustand zusätzlich stark gefährdet wurde. Unsere Tante Ju hatte ja nicht einmal eine Enteisungsanlage für die Trag - flächen ! Ja, so primitiv und einfach ging es damals noch zu .
Auch durfte ich auf keinen Fall in den ersten 2 1/2 Stunden die Flughöhe reduzieren um nicht an einem der hohen Berge zu zerschellen, die seitlich an unserer Strecke lagen.
Es war das reinste Roulett-spiel. Nichts ging mehr. Wo würde die Kugel zur Ruhe kommen ?
Schließlich hatte ich auch die volle Verantwortung für meine Besatzung und alle die Menschen im Laderaum.
Die Zeit verstrich. Der Funker brachte keine Verbindung zustande, so sehr er sich auch mühte. Für mich eine äußerste nervliche Anstrengung.
Alles mußte von Hand gesteuert werden. Ein hartes Stück Arbeit in diesem Hexenkessel.

Durch die enormen gegenläufigen Kräfte der Auf-und Abwinde wurde unser Flugzeug und wir alle ständig durchgerüttelt und durchgeschüttelt und das ganz besonders heftig deshalb, weil ich in einem Bereich der Obergrenze der Wolken fliegen mußte.
Meine Augen wanderten ständig rund, von einem Instrument zum anderen. Immer der Reihe nach und wieder von vorn.
Das Variometer mit dem Höhenruder ausgleichen, auf"Null" bringen, den Höhenmesser kontrollieren und sofort wieder nachbessern, die Querlage nach dem künstlichen Horizont immer wieder ausgleichen und dann kam der Kompaß dran, denn ich durfte keinesfalls vom Kurs abweichen.

Und jetzt wieder alles von vorn. Für jedes Instrument jeweils nur einige Sekunden für Kontrolle und Ausgleich.
In einer solchen Situation, wenn sie lange währt, verliert man vielfach das Gleichgewichtsgefühl und ist oft verleitet, falsch gegenzusteuern. Wäre ich am Sitz nicht festgeschnallt gewesen, ich wäre manchmal an die Kabinendecke gepreßt worden wenn das Flugzeug in einen extremen Abwind geriet, wie ein Spielzeug durchsackte und das Variometer plötzlich 6 Meter "Fallen" zeigte. Der Laie sagt dazu "Luftloch". Man steuert sofort dagegen und braucht es gar nicht zu tun, denn es ist nur eine Täuschung.

Inzwischen waren ca 2 1/2 Stunden vergangen. Wir alle waren so richtig durchgeschüttelt und halb erfroren. Mir taten die armen Verwundeten im Laderaum leid. Was müssen sie durchgestanden haben ! Sie waren nicht festgeschnallt und konnten sich nur an den Seitenstreben der Rumpfwand festhklammern. Und dazu obendrein die fürchterliche Angst, die ständig mitflog.

Und vom Funker kam immer wieder die Durchsage :" Keine Verbindung". . . . . .

Inzwischen aber war die Wolkenobergrenze niedriger geworden, denn wir hatten die Hälfte der Strecke hinter uns und ebenso den Anteil des höheren Balkangebirges und plötzlich waren wir wieder draußen aus der "Waschküche".
Aber immer noch <u>über</u> den Wolken.
Zwischendurch noch einige kurze Wolkenfetzen und schon schaute der Mond wieder herein in meine Kabine als mein stiller Begleiter und er gab mir Zuversicht !

Und es war "Ruhe" ringsum. Keine Turbulenzen mehr. Die Tante Ju lag wieder stabil in der Luft. Nur das ohrenbetäubende, eintönige Brummen der 3 Motoren vor und neben uns.

So ging es noch eine lange Zeit. Und immer noch keinerlei Funkverbindung.
Etwa 4 1/2 Stunden waren vergangen. Jetzt drehte der Co-Pilot durch.

Diesmal hatte ich einem Mann zugeteilt bekommen, der lediglich als Bordmechaniker und Beobachter ausgebildet war, aber ohne Pilotenprüfung. Es mangelte bereits sehr an geeigneten Kräften.
Immer wieder leuchtete er mit seiner Taschenlampe auf die Uhr und dann hinaus auf den Benzinstandsanzeiger, ein rein mechanisches Gerät, das sich neben dem Motor auf der Oberseite der rechten Tragfläche befand. Und dann die stereotype Frage : "Hat der Funker noch keine Verbindung ?"
Alle drei Minuten derselbe Vorgang. Er hatte Angst ! Erst später fand ich Verständnis für ihn. Aber in meiner jetzigen Lage war es unerträglich für mich.
Er war etwa Mitte der 40 und dachte wohl an Frau und Kinder daheim. Ich war jung und ledig und mit solchen Gedanken noch nicht belastet.
Er machte sich bereits Gedanken darüber, wie lange wohl der Treibstoff noch reichen würde, wann wohl die Propeller stehen blieben und wir irgendwo gegen einen Berg rasen würden um alle elendig zu sterben.
Minute um Minute verrann. Die Vereisung an den Tragflächen war geringer geworden aber immer noch wollte die Wolkendecke unter uns nicht aufreißen, obwohl die Obergrenze auf etwa 700 Meter abgesunken war. Auch ich hatte meine Höhe angepaßt.
Nun waren etwa 4 Stunden und 45 Minuten vergangen. Eine letzte Frist noch von etwa 15 Minuten.
Da entschloß ich mich in Anbetracht der Gefahr der wir alle an Bord ausgeliefert waren, den Funker zu einem SOS-Ruf mit Klartext zu veranlassen.
"SOS - kein Benzin - 22 Verwundete - D - SIMZ - SOS - SOS . . . . "
Eine Situation, in der einen das kalte Grausen überkommt.
Mein Co-Pilot feuerte aus dem Kabinenfenster seine sämtliche Leuchtspurmunition hinaus - als einen letzten Hilfeschrei .
Dann betete er . . . .
Entweder es ergab sich in letzter Minute eine brauchbare Funkverbindung oder wir mußten alle in den Tod. Den Besatzungsmitgliedern hatte ich freigestellt, das Flugzeug mit dem Rettungsfallschirm zu verlassen.
Ich selbst durfte das nicht. Wie hätte ich auch mit dem Gedanken an den Tod der vielen hilflosen Menschen an Bord ein Leben lang leben können ?

Und wieder einmal hatte ich einen Schutzengel. Was hatte ich da soeben gehört? "QDM 45 Grad". Ja! Ja! Der Funker wiederholte es noch einmal "QDM 45 Grad" !
Noch heute höre ich seine Worte in meinen Ohren.
Das war ja genau rechts von unserem Flugzeug und sofort nahm ich diesen neuen Kurs auf. Gleich darauf erkannte ich zwei Leuchtraketen, die von diesem Landeplatz in die anscheinend nur noch dünne Wolkendecke abgefeuert worden waren.

Wir mußten uns somit in unmittelbarer Nähe eines Flugplatzes befinden.
Sofort nahm ich das Gas weg um von der Höhe herunterzukommen und wieder ging es mitten hinein in die Wolken. Irgendwann müßte ich ja Bodensicht bekommen, denn sonst hätte mich die Peilstation erst gar nicht angenommen.
Nur jetzt in diesen letzten Minuten nicht die Nerven verlieren !
Ein hartes Stück Arbeit lag hinter mir !
Es war wie ein Wunder ! Genau in dem Augenblick als ich die Wolkendecke durchstieß, sah ich vor mir die Lichterkette eines Rollfeldes. Ganz langsam schwebte ich an den Platz heran und versuchte auch noch einen "Slip" um an Höhe zu verlieren. Aber am Platzrand war ich immer noch etwa 100 Meter hoch und mußte zwangsläufig noch eine ganze Platzrunde fliegen. Hoffentlich bleiben jetzt nicht die Motoren stehen.
Unter mir erkannte ich Stadtgebiet, aber es war keinerlei Hindernisbefeuerung (rote Lichter) eingeschaltet. Unvorstellber, wenn ich jetzt in letzter Minute dort irgendwo hineingerauscht wäre. Aber das schier Unmögliche gelang.
Sanft setzte ich auf dem Rollfeld auf, die Tante Ju rollte aus und alle Lichter erloschen. Dunkelheit umgab uns und eine plötzliche Stille. Auch die drei Motoren standen still. Buchstäblich mit den letzten Tropfen waren wir heil auf dem Erdboden angekommen. Ein Wunder ??? Ein Schutzengel ???
Eine Fügung des Schicksals für eine gute Tat ???

Nehme es der Leser wie er es will.

Etwa 30 Menschen - ganz gleich welcher Herkunft - waren gerettet.
In diesem Augenblick, noch angeschnallt in meinem Sessel - versank ich in Ohnmacht.
Erst am Vormittag kehrte das Bewußtsein wieder zurück. Ich lag auf einem Schreibtisch in einem leeren Büroraum neben der Flugleitung, auf den man mich gelegt hatte. Ein Stoffkneuel unter dem Kopf.
Wir befanden uns in Wiener Neustadt.

Bei der Flugleitung fand ich sodann meine Besatzung wieder und auch die drei Luftwaffenhelferinnen, die inzwischen neu eingekleidet worden waren.
Sie erzählten uns von ihrem Schicksal, der gelungenen Flucht hin zu unserem Flugzeug und über die Soldaten, die wir transportiert hatten. Während der vielen, langen Stunden dieses nächtlichen Horrorfluges konnten sie sich trotz des großen Lärms der drei Motoren doch etwas verständigen und hatten erfahren, daß es verwundete <u>englische</u> Offiziere waren, die <u>wir</u> vor dem ungewissen Schicksal, das ihnen bei den verworrenen Verhältnissen (Balkan-Zustände!) möglicherweise drohte, in Sicherheit hatten bringen müssen. Auch daß diese Aktion durch geheime Verhandlungen verschiedener Botschaften in Ankara zustande gekommen war.

Auch soll der Rückflug zeitlich so eingeplant worden sein, daß wir uns mit unserem Flugzeug, sobald wir uns über österreichischem Gebiet befanden, unterhalb eines englisch-amerikanischen Bomberpulks befanden, der auf dem Weg nach Südbayern (Nürnberg?) unterwegs war. Wir hätten dadurch möglicherweise sogar Jagdschutz durch englische Begleitjäger gehabt. Auch würde das eine Erklärung dafür sein, daß mein Funker die gesamte Strecke über keinerlei Funkverbindung hatte herbeibringen können und daß erst nach unserem SOS-Ruf lediglich die Lichterkette der Landebahn eingeschaltet wurde und daß nach dem Ausrollen sofort wieder völlige Finsternis herrschte.

Alles in allem gesehen will ich heute unserem Herrgot danken, daß auch bei diesem Auftrag - die willigen Helfer - und alle anderen überlebt haben, ganz gleich welcher Nation sie auch angehörten.
Auch sie sind und waren "Menschen" !

Fall 7

Festung Breslau - Hinflug und Rückflug

Meine Einheit war auf einem kleinen Feldflugplatz in der Nähe von Gütersfelde bei Berlin stationiert.
Nach meinem Horrorflug von Skoplje nach Wiener-Neustadt hatte ich mich dort wieder zurückgemeldet und den Staffelkapitän gebeten, meinen derzeitigen Bordmechaniker, der als Co-Pilot und Navigator notgedrungen und ohne Flugausbildung fungierte, abzulösen.
Er sollte beim technischen Bodenpersonal Verwendung finden, weil er wegen familiärer Sorgen und im Hinblick auf sein Alter den oft ungeheueren nervlichen Anforderungen in solchen gefährlichen Situationen nicht mehr gewachsen war. Im Notfall, z B wenn ich selbst wegen Verwundung das Flugzeug hätte nicht mehr steuern können, wären wir alle - auch die Verwundeten im Laderaum - in den Tot gestürzt.
Nun wurde mir ein erfahrener Fallschirmspringer, der wenigstens den A-Schein als Pilot erworben und eine Kurzausbildung in Navigation hatte, zugeteilt.
Er hätte zumindest am Tag bei guter Sicht einigermaßen gut notlanden können.

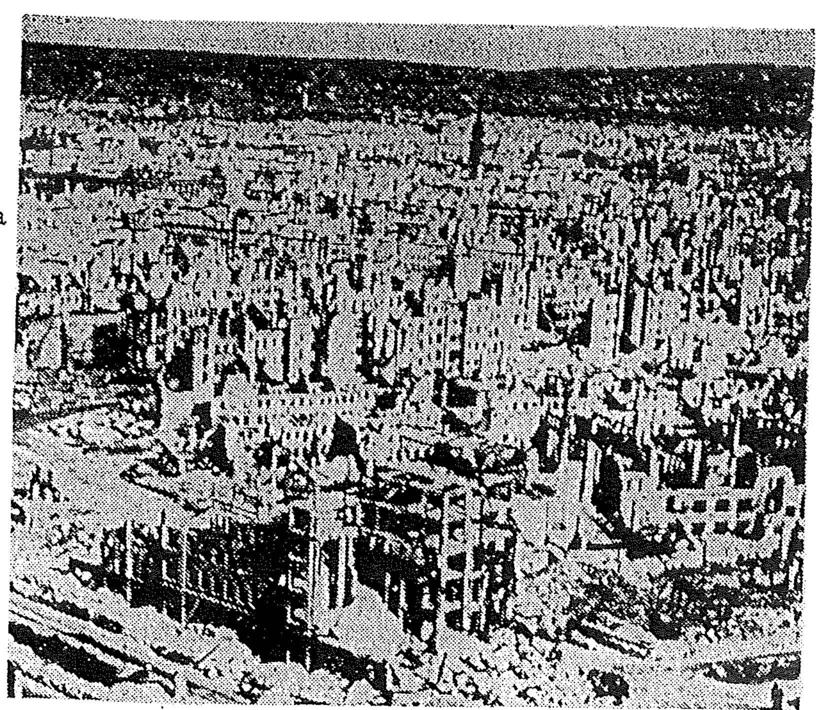
"Er hat mir mein Leben gerettet ! Niemals werde ich die schrecklichen Sekunden meiner Todesangst vergessen, als wir nachts am 10.April 1945 brennend abstüzten." Nochmals an dieser Stelle - lieber Fritz -
mein großes Dankeschön, von ganzem Herzen "

Kurz darauf wurde ich mit meiner Besatzung dem General Schörner persönlich unterstellt, der seit einiger Zeit den schlesischen Raum gegen das Vordringen der Russen ganz eisern und ohne Rücksicht auf eigene Verluste verteidigte. Er wollte damit erreichen, daß der riesige Flüchtlingsstrom, der sich seit Wochen aus Ober-und Mittelschlesien nach Westen bewegte, nach Sachsen und Thüringen hin, daß dieser einigermaßen geordnet verlaufen konnte und die Massenvergewaltigungen der deutschen Frauen etwas reduziert wurden.
Ein Großteil dieses Flüchtlingsstroms - meist Frauen und Kinder und alte Leute mit ihren kleinen Handwagen oder mit einem Kinderwagen, auf denen sie ein wenig ihrer Habe zu retten versuchten - bewegte sich auf die Stadt Dresden zu in der Hoffnung, in den Parkanlagen und auf den Wiesen rings um diese herrliche Stadt vor feindlichen Luftangriffen verschont zu bleiben.
Auch meine Schwägerin war dabei mit einem 2-jährigen Kind und einer alten 70-jährigen Oma, die sie auf ihrem Handwägelchen gebettet hatte.
Auch war bekannt, daß Dresden die ganzen Kriesjahre über von den Alliierten nicht bombardiert worden war. Bis es dann in der Zeit von ca 10^{00} Uhr des 13.Februar 45 bis ca 11^{00} Uhr des 14.Februar 45 - also in nur 13 Stunden - in 3 Angriffswellen von etwa 3300 englischen und amerikanischen Bombern

mit Spreng- und Phsphorbomben dem Erdboden fast vollkommen gleich gemacht wurde.
Der Zeitpunkt für die Auslöschung Dresdens wurde von Churchil, Lindemann und dem - später für diese Massenmord geadelten - Harris-am Faschingsdienstag gewählt, weil an diesem Tage besonders viele Umzüge mit bunt gekleideten Kindern erwartet wurden und wie ein Nachrichtenoffizier der Aufklärung andeutete, es "der Hauptzweck des Überfalls sei ", so viel wie möglich der schlesischen Flüchtlinge zu töten, um dadurch hinter der Ostfront Panik und Chaos zu verbreiten.
Nach diesem vorausgeplanten Massenmord an Zivilisten wurden bis zum 2.3.45 = 202.040 Tote geborgen, meist Frauen und Kinder und nur ca 55.000 Leichen konnten identifiziert werden. Denn viele Menschen blieben verschollen, weil sie in den Sodom-Gomorrah-Phosphor-Feuerstürmen total verbrannt waren.
Schätzungen sprechen von insgesamt etwa 300.000 bis 350.000 Toten, die in den noch 5 Tage lang brennenden Stadtteilen umkamen.
Völlig sinnlos - würde man sagen. Der Krieg war doch längst entschieden.
Eine offene Stadt ! Keinerlei Rüstungsindustrie. Nur Kulturdenkmäler.
Ein unwiederbringlicher Schatz für die gesamte Menschheit.
Das Florenz des Nordens.
Ein Zitat von Gerhard Hauptmann; vom 29. März 1945 :
"Wer das Weinen verlernt hat, der lernt es wieder beim Untergang Dresdens ....Ich habe den Untergang Dresdens unter den Sodom - u Gomorrah - Höllen der englischen und amerikanischen Bomber persönlich erlebt......
Ich weine ...."

"Dieser heitere Morgenstern der Jugend hat bisher der Welt geleuchtet. Ich weiß, daß in England und Amerika gute Geister genug vorhanden sind, denen das göttliche Licht der Sixtinischen Madonna nicht fremd war und die von dem Erlöschen dieses Sternes allertiefst schmerzlich getroffen weinen.
Ich bin nahezu 83 Jahre alt und stehe mit einem Vermächtnis vor Gott, das leider machtlos ist und nur aus dem Herzen kommt:
Es ist die Bitte, Gott möge die Menschen mehr lieben, läutern und klären zu ihrem Heil als bisher.

Gerhard Hauptmann "



Das geschändete Dresden: Soweit das Auge reicht: Ruinen.

Mit der eisernen Verteidigung des schlesischen Raumes durch General Schörner sollte auch erreicht werden, daß das Eindringen der russischen Truppen in die Tschechoslovakei so lange hinausgezögert wurde, bis die amerikanischen Truppen Prag und damit die westliche Hälfte Böhmens besetzt hatten. Damit sollte dem Vordringen des Bolschewismus in Europa eine Grenze gesetzt werden. Und das war auch im Interesse von Papst Pius II.
Leider wurde aber dieses Vorhaben durch die Amerikaner verhindert, obwohl sie bei ihrem Vormarsch vom Westen her über den Bayrischen Wald/Böhmerwald und vom Süden her von den deutschen Truppen nicht mehr aufgehalten wurden. Auch das Angebot einer kampflosen Übergabe der offenen Stadt Prag wurde ausgeschlagen und so lange hinausgezögert, bis diese herrliche Stadt in russischer Hand war.
Im Zusammenhang mit dem verzweifelten Widerstand des General Schörner ist es auch zu sehen, daß die Stadt Breslau, die Hauptstadt Schlesiens, bis in den Februar hinein ganz heftig verteidigt und zur "Festung" erklärt wurde.
Der Flugplatz Breslau-Gandau wurde als wichtiger Stützpunkt bis in die letzten Tage gehalten um wichtige Versorgungsgüter hinein- und Verwundete herauszufliegen.
So kam es denn auch dazu, daß ich in den ersten Tagen des Monat Februar 45 den Auftrag erhielt, nach Breslau-Gandau zu fliegen.
Beladen mit je 2 Tonnen Munition und anderen Gütern waren 2 Staffeln unseres Geschwaders (etwa 18 Flugzeuge) von Gütersfelde aus auf den Weg geschickt worden.
Es war eine klare Nacht. Im Abstand von je 1/2 Minute bekamen wir einzeln hintereinander die Startfreigabe. Diese Maßnahme erfolgte deshalb, weil die Fronten je zwei mal auf den Hin- und auf dem Rückflug überflogen werden mußten und damit bei unserer eigenen Flugabwehr (vom Boden her) besser kontrolliert werden konnte. Als Flughöhe waren 300 m über NN einzuhalten.
Die Front war etwa nach 2/3 der Strecke zwischen Sagan und Glogau erreicht. Prompt wurde dort mein Flugzeug vom Boden her unter Beschuß genommen. Es handelte sich um leichte Flak der Russen. Anscheinend waren es Zwillingsgeschütze, denn ich konnte an den zwischengeschalteten Leuchtspurgeschoßen erkennen, daß jeweils zwei Geschoßketten paralell von rechts heraufgefeuert wurden und im großen Bogen wieder nach links unten verschwanden. Es sah aus wie unendlich lange Perlenschnüre. Ein grandioses "Feuerwerk" - wäre es nicht Krieg gewesen- .
Bei dieser Methode waren die Geschoße so angeordnet, daß nach mehreren Spreng-geschoßen jeweils eine Leuchtspurgranate dazwischengemischt war, um dem Schützen anzuzeigen, wohin er seine Feuergarben lenkte.

Weil das Flugzeug relativ niedrig flog, war es bei diesem sternenklaren Himmel an den Auspuff-Flammen der drei Motoren vom Boden her einigermaßen gut zu erkennen. Auch ohne Scheinwerfer, die bei den Russen selten waren. Und so "sägte" der Bodenschütze einfach hin und her, denn irgendwann mußte ich durch diese Geschoßketten hindurch. Anscheinend waren es mehrere Geschütze, die dieses Manovöver ausführten. Ein Ausweichen war nicht mehr möglich.

Und plötzlich war es geschehen!

Gerade hatte ich zu einem kurzen "Taucher" angesetzt, d.h. zu einem kurzen Sturzflug von 50 bis 100m , als mich ein fürchterliches Krachen erschreckte. Teile von Glas und Blech flogen durch die Führerkabine, Splitter verletzten mich am rechten Fuß und am rechten Zeigefinger. In der rechten Ferse steckte anscheinend ein kleiner Granatsplitter.

Sofort geriet ich in's Flachtrudeln, d.h. das Flugzeug drehte flach aber heftig nach links - zum Glück ohne viel Höhe zu verlieren -.

Als ich es wieder unter Kontrolle hatte, war fast ein ganzer Kreis geflogen, sodaß ich erneut in diese Granat-und Leuchtspur-Ketten hineingeriet. Diesmal - Gott sei Dank - ohne getroffen zu werden, weil ich wesentlich tiefer flog.

Nun nahm ich wieder den Kurs Richtung Breslau-Gandau auf. Von weitem schon erkannte ich in südöstlicher Richtung den Feuerschein der brennenden Stadt. Erst jetzt wurde mir bewußt, daß die Verglasung der Führerkabine zum Großteil herausgeplatzt war.

Der Fahrtwind (ca 200 km/h) blies uns scharf und eiskalt in's Gesicht, die rechte Hälfte des Armaturenbrettes war zerstört. Die Schmerzen meiner Verletzungen mußte ich in dieser Situation ertragen.

Wegen des weither sichtbaren Feuerscheins der brennenden Stadt Breslau konnte ich regelrecht ohne Beobachtung der Instrumente die Höhe, die Querlage und den Kurs halten und bemerkte deshalb auch nicht, daß der künstliche Horizont, ein sehr wichtiges Instrument für den Nacht-und Blindflug, ebenfalls defekt war. Das sollte mir später beim Rückflug fast zum Verhängnis werden.

Nach kurzer Zeit hatten wir das Stadtgebiet erreicht. Unter uns ein Flammenmeer. Ganze Stadtteile brannten. Der Brandgestank drang bis zu uns herauf in die Kabine.

Links, etwa 100m über mir, bemerkte ich eine brennende Ju-52 und auch in ganz geringem Abstand rechts unter mir das gleiche Bild.

Und genau in diesem Augenblick sah ich rechts unten die Lichterkette des Landepfades des Flugplatzes Gandau.

Sofort Gas weg und nichts wie runter !

Ich hatte nur noch etwa 100 Meter Höhe über Grund. Also eine Steilkurve nach links unten, ganz sauber gesteuert ! Wie auf der Kunstflugschule !

Dieses Risiko mußte ich eingehen! Die Ladung durfte sich nicht verschieben !

So flog ich einen engen Kreis von ca 270 Grad und wieder hatte ich Glück !
Genau vor mir tauchten die Lichter des Landepfades auf, die Anflughöhe stimmte, der Landeweg würde ausreichen.
Also kurz die Augen zu und durch die Flammen der brennenden Häuser am Platzrand hindurch und aufgesetzt auf dem Boden.
Gelernt ist gelernt. Eine regelrechte Ziellandung.
Nach dem Ausrollen ging es sofort an den Platzrand um die Landebahn frei zu machen, denn jeden Augenblick mußten die beideb brennenden Flugzeuge auf dem Platz aufsetzen sofern sie nicht vorher abgestürzt und die Bestzung mit den Rettungsfallschirmen abgesprungen war. Auch waren noch einige Flugzeuge nach mir gestartet und - sofern durchgekommen - konnten auch diese jeden Moment auf dem Rollfeld aufsetzen.
Und tatsächlich. Wir standen jetzt am Platzrand in der Nähe der zerstörten Flughafengebäude. Da gab es eine fürchterliche Explosion. Zwei Flugzeuge waren in wenigen Metern übereinander zur Landung angeschwebt, keiner von beiden konnte den anderen bemerken und in all dieser Hektik setzte die hintere Maschine auf die ausrollende vordere Maschine huckepack auf.
Ein riesen Haufen von Flugzeugtrümmern. Von den acht Besatzungsmitgliedern hatte ein Einziger überlebt !
Von den gestarteten 18 Flugzeugen kehrten nur 9 wieder zurück.
Ich, wir waren auch dabei !
War es Gottes Fügung ?
Wir kletterten aus unserem Flugzeug. Die Nacht umgab uns. Nur die Notlichter des Landepfades waren zu sehen.
Jetzt sahen wir auch, was nach dem Beschuß über der Front zum Flachtrudeln und fast zum Absturz geführt hatte. Das linke Höhenruder war abgerissen und die Ladeluke (etwa 3 bis 4 m^2) der rechten Seitenwand war herausgerissen worden. Ein Wunder, daß das Flugzeug noch fliegen konnte in diesem Zustand.
"Eine brave Tante Ju verläßt Dich nicht! "
Von früher her wußten wir, wo einmal die Gebäude der Flugleitung gestanden hatten. Sie waren total zerstört. Nur in den Kellerräumen bemerkten wir etwas Licht. Sofort gingen wir die Treppe hinunter. Hier waren wir zunächst erst mal in Sicherheit.
Der Bordmechaniker und der Funker blieben beim Flugzeug, denn irgendjemand würde es ja entladen kommen.
Mein Co-Pilot Fritz H. und ich meldeten uns beim Flugleiter im Keller. Ein paar Kerzen hatten sie dort als Notbeleuchtung. Ein Flugzeugschlosser wollte sich den Schaden am Höhenruder ansehen. Er meinte, es seien genügend demolierte Ju-52 auf dem Platz, da würden wir schon ein Höhenruder ausbauen und bis zum Morgen den Schaden beheben können.

Wir gingen hinaus auf den Platz. Im Kellergang saß auf dem Betonfußboden ein Oberfeldwebel der Wehrmacht. Mit dem Rücken an die Wand gelehnt. Einen leeren Rucksack auf dem Rücken. Ganz apatisch. Beide Beine Oberschenkel-amputiert und mit Papier notdürftig umwickelt.
"Solche Bilder vergißt man nie !" Das verfolgt einen das Leben lang ! Und noch heute mache ich mir Vorwürfe, daß wir diesen armen Menschen nicht einfach untergehakt und in unser Flugzeug gebracht hatten. Auch dort hätte er nicht mehr als sterben können.
Als wir hinaustraten auf den Platz, zwischen uns der Flugzeugschlosser, fragte ich : "Warum tragen Sie Stahlhelm?" Er: "Die Russen sind dort drüben ganz nahe am Platz, die schießen manchmal ganz unverhofft mit Granatwerfern".
In diesem Augenblick ging irgendwo ein Scheinwerfer an. Wir waren in helles Licht getaucht. Da tat es einen kurzen metallischen Schlag.
Fritz H. rief "hinlegen" . Alle drei lagen wir flach auf dem Boden.
Nach einer Weile, es war wieder dunkel und Ruhe ringsum, standen wir auf.
Warum blieb der Fluzeugschlosser liegen ? Erst jetzt bemerkten wir, daß gerade er, der doch einen Stahlhelm trug, einen Granatsplitter abbekommen hatte, genau unterhalb des Helm, in die Stirne.
Wir schleppten ihn zum Keller hin ....

Eine Reparatur des Flugzeuges war jetzt unmöglich.
Ich sagte mir : Wenn es möglich war, das Flugzeug mit diesen starken Beschädigungen hier hereinzufliegen, dann müßte ich es auch wieder hinausfliegen können. Aber, um das Risiko gering zu halten, ohne Ladung.
So setzten wir uns in das inzwischen entladene Flugzeug. Der Bordmechaniker rollte an den Platzrand in Startposition und wir warteten dort die Morgendämmerung ab. Auch mit dem Gedanken, bei Gefahr jederzeit startbereit zu sein.

Langsam machte sich Nebel bemerkbar. So entschloß ich mich, alsbald aufzubrechen und startete in Richtung Westen. Die Notlichter des Landepfades brannten noch, die Flugzeugtrümmer waren inzwischen beiseitegeräumt.
Nach dem Abheben geschah etwas ganz Merkwürdiges.
Der künstliche Horizont, auf den ich nach dem Abheben angewiesen war, zeigte Schräglage nach rechts an. Also mußte ich nach links gegensteuern. Im Blindflug verliert man oft das natürliche Gleichgewichtsgefühl und wird dadurch verleitet, falsch zu reagieren. So flog ich ungewollt eine unnötige Linkskurve, fast war es ein ganzer Kreis und zwar so lange, bis ich mich in ganz niedriger Höhe wieder über dem Platz befand, über dem Rollfeld, ohne damit gerechnet zu haben. Was war da los ? Jetzt wurde mir erst klar, daß der künstliche Horizont die Querlage überhaupt nicht anzeigte, daß er außer Funktion war. Erst später, nach der Landung in Alt-Lönewitz stellten wir fest,

daß bei den Treffern, die unsere Tante Ju beim Hinflug erhalten hatte, der Mutterkompaß, von dem aus der künstliche Horizont gesteuert wird, ausgehängt worden war.
Gerade noch gelang es mir mit Oroentierung an der Lichterkette der Rollbahn, das Flugzeug wieder in eine normale Lage zu bringen.
Aber jetzt mußte ich einzig und allein mit dem Wendezeiger zurechtkommen.
Der Wendezeiger ist ein rein mechanisches Instrument - Kugel und Pinsel - .
Primitiv aber zuverlässig ! Es reagiert lediglich auf Schwerkraft und Fliehkraft und wird heute noch verwendet, insbesondere für den Notfall bei Versagen der hochwertigen elektronischen Instrumente.

Der Nebel wurde immer dichter und ich war mitten drin in der "Suppe".
Kompaß, Höhenmesser, Variometer und Geschwindigkeitsanzeiger in meinem (linken) Teil des Armaturenbrettes funktionierten noch . So konnte ich ständig Richtung und Querlage berichtigen. Langsam ging ich auf eine Höhe von 200m über NN.
Zunächst hielt ich 290 Grad als Gegenkurs. Das Funkgerät war intakt geblieben und irgendwann müßte mein Funker ja wohl eine Verbindung beibringen können zu einem Platz, wo ich möglichst bald zwischenlanden konnte.
Jedoch im gesamten Gebiet herrschte inzwischen starker Bodennebel.
Endlich, nach etwa 1 Stunde Flugzeit, hatten wir Funkverkehr mit Alt-Lönewitz.
Es liegt östlich von Torgau. Es war die einzige Peilstation, die uns antwortete, jedoch nicht bereit war, ein Blindlandeverfahren mit uns durchzuführen, weil auch dort der Nebel auf dem Platz auflag. "qbi - qbz" hieß das bei uns im Funkverkehr.
So erbaten wir, uns wenigstens die Anflugrichtung zum Platz "qdm" durchzugebn. Es waren ca 270 Grad. Und auch das "qfg", das heißt, den Zeitpunkt, in dem sich das Flugzeug genau über dem Platz befindet.
Das Blindflug-Landeverfahren würde ich in eigener Verantwortung durchführen und riskieren. Es blieb mir nichts anderes übrig.

Der Flug verlief ganz ruhig. Wegen des dichten Nebels war es windstill. Nur eiskalt in der Kabine, weil doch ein Großteil der Verglasung herausgeplatzt war. Wir mußten es aushalten.
Nach etwa einer halben Stunde und einigen kleinen Kursverbesserungen war es so weit. "qfg" meldete mein Funker über die Bordverständigung.
Sofort nahm ich etwas Gas weg um Höhe zu verlieren, steuerte 90 Grad quer zur Landerichtung und begann nach einigen Sekunden einen flachen Linkskreis zu fliegen. Ganz ähnlich, wie ich es auf der Blindflugschule gelernt hatte.
Präzise Arbeit mußte es jetzt sein. 2 Grad pro Sekunde gemäß der Anzeige des Wendezeigers. Hoffentlich kam mir jetzt kein Kirchturm oder Schornstein

in den Weg!
Der Zeit nach war es inzwischen Tag geworden.
Ich hatte mir kurz ausgerechnet, daß es etwas mehr als 2 Minuten dauern würde, bis ich wieder in Platznähe sein würde und irgendwann - wenn auch nur sehr dürftig und erst ganz niedrig - müßte ich ja Bodensicht bekommen.
Und ich hatte Glück ! Etwa 20 Meter hoch war ich noch über dem Boden, als ich links vor mir, noch leicht im Nebel und ganz schemenhaft, das Peilerhäuschen entdeckte. Und die Landewiese vor mir.
Und schon setzte ich auf. Ganz gleich in welcher Richtung.
Bei diesem "qbi - qbz" - Wetter war ohnehin jeglicher Flugverkehr anderer Flugzeuge verboten.
Jetzt konnten wir alle aufatmen. Wir waren gerettet.
Sofort rollten wir zur Flugleitung.

Rein zufällig traf ich dort den Vertreter unseres Staffelkapitäns, Oblt.von und zu M., der ebenfalls diesen Nachteinsatz hinter sich hatte und der mich begrüßte mit den Worten:" Ja, ist denn diese Kiste überhaupt noch geflogen, so wie sie aussieht ?"
Erst jetzt betrachteten wir alle Schäden, die bei dem Beschuß passiert waren und sahen zu unserem Schrecken, daß auch an der vorderen Kante der rechten Tragfläche ein großes Loch klaffte, unmittelbar neben dem rechten Motor und nur wenige Zentimeter von den Benzintanks entfernt.
Was hatten wir für ein unendliches Glück gehabt!
Oder war es wieder einmal ein Schutzengel, der uns begleitet hatte ?

Wir hatten überlebt, in Gottes Gnade !

Fall 8

Umsturz in Rumänien am 22./23.August 1944
Herrmannstadt - Constanza. Constanza - Herrmannstadt - Krakau.

Drei Besatzungen unserer Transporteinheit hatten Mitte August 1944 den Auftrag bekommen, sich mit ihren Transportflugzeugen nach Werder bei Berlin zu begeben. Weil wir ständig in allen möglichen Gegenden an der Ostfront unterwegs waren, dauerte es drei bis vier Tage bis wir vollständig auf diesem Flugplatz eingetroffen waren.
Inzwischen wurde ich rein zufällig im dortigen Casino Zuhörer einer Unterhaltung zwischen einigen Luftwaffen-Offizieren über die derzeitigen Verhältnisse in Griechenland, Bulgarien und vor allem in Rumänien.
Es war die Rede davon, daß die Engländer mit den Rumänen Verhandlungen führten, denenzufolge sich Rumänien alsbald aus der Bindung mit Deutschland lösen sollte. Damit wollte man anscheinend erreichen, daß die englischen Truppen, sobald sie über Griechenland und das östliche Bulgarien entlang der Schwarzmeerküste vorgedrungen wären, ohne Widerstand der Rumänen ganz rasch weiter nach Norden vordringen konnten mit der Zusage, daß dadurch wiederum der Einmarsch der russischen Truppen vom Norden her gestoppt werden könnte und Teile Rumäniens - wie z B auch Besarabien - den Russen nicht in die Hände fiel. Eine einleuchtende Taktik, zumal England ja auch sehr interessiert war an den reichen Öl-und Erzvorkommen im rumänischen Karpatengebiet.

Bis dahin waren Deutschland und Rumänien befreundet und standen sogar rumänische Hilfstruppen an der Ostfront im Einsatz.
Am 21. August 1944 erhielten wir in Werder den Auftrag, mit verschiedenen Versorgungsgütern(??), die in Kisten verpackt waren - mit Zwischenlandungen in Graz und Sceged - nach Herrmannstadt zu fliegen. Dort sollte entladen und weitere Weisung abgewartet werden. Anscheinend hing diese Aktion mit den Vermutungen der Offiziere bereits zusammen.
Am Nachmittag des 21.08.44 landeten wir in Herrmannstadt. Die Flugzeuge wurden entladen und vollgetankt. Mit den Offizieren und Unteroffizieren des Flughafenpersonals - von denen die meisten deutsch sprachen - verlebten wir einen fröhlichen und geselligen Abend.
Aber, irgendetwas lag in der Luft, wie man so sagt.
Instinktiv spürten wir es und auch in unseren Unterhaltungen wurde gelegentlich die Vermutung über einen möglichen Umsturz Rumäniens angesprochen.
Am nächsten Tag, den 22. August 44 erhielten wir Auftrag, leer nach Constanza zu fliegen, ohne daß uns nähere Weisungen über Sinn und Zweck und unser dortiges Verhalten gegeben worden waren.
Der Abschied von unseren Gastgebern auf dem Flugplatz war recht herzlich.

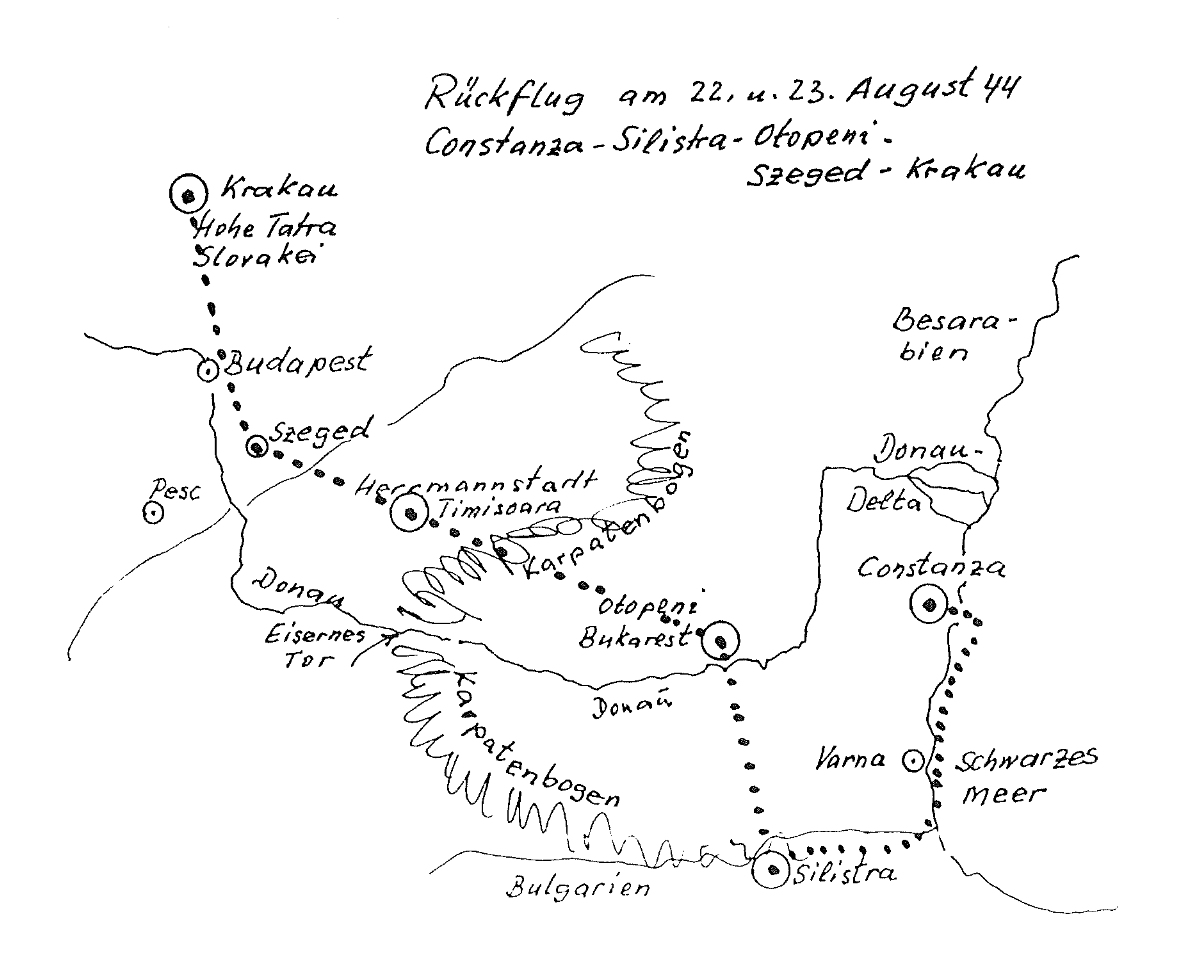
Noch am Vormittag starteten wir in Richtung Südost.
An der Nordseite der Karpaten herrschte leichte Gewitterstimmung, große Haufenwolken ballten sich an den Berggipfeln zusammen, aber die Sicht war teilweise noch frei.
Wir mußten sofort auf Höhe gehen. Erstmalig erlebte ich ein "Elmsfeuer". An den Tragflächen meines linken Vordermanns sah ich es flackern. Eine seltsame, wunderbare Erscheinung. Es handelt sich um eine stille (ungefährliche) elektrische Entladung, wie sie als Lichtbüschel auch an Metallmasten, Turmspitzen uam besonders bei beginnender Gewitterstimmung - aber äußerst selten - auftritt.
Bald hatten wir die hohen Karpaten überflogen und hinunter ging es in's Donaubecken. Das Schlechtwetter hatten wir hinter uns gelassen. Es war ein herrlicher Flug. Über uns der blaue Himmel.
Nun gingen wir auf Ostkurs, nördlich an Bukarest vorbei und bald überflogen wir die Donau, die dort in Richtung Norden fließt um später in einem riesigen, weit ausgebreiteten Delta in das Schwarze Meer zu münden.
Jetzt waren wir im Anflug auf den Flughafen Constanza.
Wegen der ungewissen Lage flogen wir zunächst ganz tief südlich am Flugplatz vorbei und machten einen flachen Bogen hinaus über das Schwarze Meer. Wir wollten damit testen, ob hier ggf schon feindliche Flugabwehr zu erwarten sei. Erst dann landeten wir in Westrichtung kurz hintereinander und warteten erneut ab, ob sich feindliche Regung zeigte. Der Platz und das Flughafengebäude schienen wie ausgestorben.
Nach einiger Zeit, es mag vielleicht eine Viertelstunde vergangen gewesen sein, verließen unsere Bordmechaniker die Flugzeuge und mußte sich einer von ihnen freiwillig bereiterklären - oder durch Auslosung bestimmt - zum Flughafengebäude gehen. Es mußte erkundet werden, ob und was denn hier los sei.
Der Kundschafter kam alsbald zurück mit der Nachricht, daß das gesamte Gebäude (anscheinend) verlassen sei.
Wir mußten also damit rechnen, daß sich bereits russische Truppen in der Nähe aufhielten und deshalb die Gebäude und der Platz von den Rumänen bereits geräumt worden war.
Vorsichtshalber beschloß unser Rottenführer, daß wir sofort starten und draußen über dem Meer Richtung Süden fliegen. Möglichst tief und nahe an der Küste entlang für den Fall, daß wir vom Land her beschossen würden und ggf ein Flugzeug notlanden müßte. Im Landesinneren dort wäre eine Notlandung ohnehin völlig unmöglich gewesen, weil weite Gebiete stark versumpft sind.
So flogen wir zunächst bis an die bulgarische Grenze.
Immer wieder erinnere ich mich an die vielen Papeln entlang der Küste, die

uns Sichtschutz gaben, sodaß wir vom Land her nicht beobachtet werden konnten. Südlich von Varna fühlten wir uns einigermaßen sicher. Die Bulgaren standen - im Großen und Ganzen gesehen - mit Deutschland in einem guten Verhältnis.
Erst südlich von Varna bogen wir nach Westen auf's Festland ab und steuerten Silistra an. Eine Stadt mit kleinem Flugplatz, die nahe der Grenze auf bulgarischem Gebiet liegt.
Dort wollten wir die Lage erkunden und abwarten.
Aber auch hier war es verhältnismäßig ruhig.
Eine größere Wiese und zwei oder drei Baraken. Das war alles.
Die wenigen Soldaten dort waren höflich, aber zurückhaltend.
Ein regelrecht neutrales Verhalten. Sie gaben uns zu Essen, das wir gern bezahlten und boten uns sogar Unterkunft und Schlafgelegenheiten in ihren Behausungen an.
Abwechselnd versuchte einer unserer Funker eine Verbindung zu bekommen.
Die damals sehr leistungsstarken Funkgeräte (FU G10) hatten eine Reichweite bis zu 1000 km ! Aber wir mußten mit dem Batteriestrom äußerst sparsam umgehen.
Endlich. Es war garade Mitternacht vorbei - die Nacht vom 22. auf den 23. August 1944 -. Da brachte der diensthabende Funker die Neuigkeit :
"Die Rumänen haben um Null Uhr umgeschmissen" . . . .
Jetzt hatten wir den "Salat" ! Was tun ?
Wußten die bulgarischen Soldaten bereits davon ?
Wohin sollten wir fliegen ? Erst mußte noch das Ende der Nacht abgewartet werden. Einige lange, bange Stunden noch.
Wir kamen zu dem Entschluß, zunächst nach Otopeni/Bukarest zu fliegen.
Dort vermuteten wir noch deutsche Truppen, zumindest am Flugplatzt. Denn an einem strategisch so wichtigen Punkt konnte es doch nicht so rasch gehen mit dem Umsturz, dem Umschwung. Zumal wir - die Deutschen und Rumänen - bis gestern noch "befreundet" waren und wie ich später erfuhr, an vielen Orten freier Abzug zugestanden worden war.
Sobald die Morgendämmerung begann und wir den Horizont sehen konnten, starteten wir nach Norden - Richtung Bukarest. Zunächst landeten wir dort ganz unbehelligt, hielten unsere Flugzeuge aber wieder vorsichtshalber in einem gewissen Sicherheitsabstand von den Gebäuden entfernt. Wieder mußte sich ein Freiwilliger auf den Weg zum Flughafengebäude machen.
Diesmal traf es meinem Bordmechaniker. Aber kaum war er etwa 100 oder 200 Meter über das Rollfeld gegangen, da schlugen bereits in unserer Umgebung einige Mörsergranaten ein, in einem Abstand jedoch, daß wir dieses Verhalten eher als "Warnschüsse" betrachteten: "Haut ab hier !"

Ich beobachtete auch eine Me 110, die sich auf das Schloß - den Sitz des rumänischen Königs - stürzte. Vermutlich sollte das ein Vergeltungsschlag sein für die Untreue. Das Flugzeug stürzte steil wie ein Kamikaze-Flieger mitten hinein in die Schloßgebäude.
Eine riesen Detonation, ein Feuerball, Ende.
Zur gleichen Zeit schwebten zwei Giganten (Großraumtransporter) vom Osten her zur Landung an, starteten aber in letzter Sekunde wieder durch zum Weiterflug nach Westen. Das war jetzt auch für uns das Signal, nach Rückkehr meines Mechanikers sofort wieder die Gashebel hineinzuschieben und abzufliegen. Ganz eng blieben wir zusammen.
Dem Rottenführer blieb es überlassen, wohin er jetzt fliegen würde.
Anscheinend noch beeindruckt von dem gestrigen Abschiedsabend am Flugplatz Herrmannstadt riskierte er es, auf diesem Platz zu landen. Viel weiter hätte ohnehin der Benzinvorrat nicht ausgereicht. Das Risiko mußten wir eingehen.
Zunächst rollten wir zum Flugplatzgebäude.
Dort meldeten wir uns beim Personal der Flugleitung, mit dem wir noch gestern fröhliche Stunden verbracht hatten und taten so, als wüßten wir nichts von der neuen Lage.
Betretenes Verhalten empfing uns. Von einem Offizier der Flugleitung wurde uns eröffnet, daß Rumänien seit Null Uhr nicht mehr "Verbündeter" sei und man uns jetzt praktisch als Gefangene behandeln müsse.
Gleichzeitig aber bot er an, unsere Mechaniker sollten zum Tanklager rollen und volltanken lassen. Das dortige Bodenpersonal wäre noch nicht informiert über den Umsturz.
Sodann wurde uns gesagt - man sprach ja gut deutsch - man würde uns in dem neben dem Flugplatzgebäude stehende Schuppen vorübergehend einsperren.
Nach dem Mittagessen wolle man endgültig entscheiden.
Es blieb uns jetzt eine "Galgenfrist" von etwa 1 1/2 Stunden.
Der Schuppen hatte eine Türe aus Holzlatten. Sie wurde mit einem Vorhängeschloß verschlossen. Dann gingen die Männer fort, in den Speisesaal.
Als wir sahen, daß unsere vollbetankten Flugzeuge wieder in Richtung Flugleitung rollten, traten wir die schwachen Holzlatten einfach weg, befreiten uns selbst und gingen ganz unbehelligt zu unseren Flugzeugen. Sofort starteten wir in Richtung ungarische Grenze.
Szeged war zunächst unser Ziel und wir kannten bereits von der Zwischenlandung beim Hinflug am 21.08.44 die Verhältnisse des provisorischen Landeplatzes. Der Flug verlief reibungslos und alsbald konnten wir in Szeged (oder war es Pesc?) zu unserer zentralen Leitstelle Verbindung aufnehmen.
Von dort erhielten wir den Auftrag, am nächsten Tag über Budapest und Wien nach Krakau zu fliegen.

Wieder einmal war ich, waren wir, einer großen Gefahr entkommen und denke ich noch heute in tiefer Dankbarkeit an die großzügige Haltung der Offiziere in Herrmannstadt, denen wir möglicherweise unser Überleben verdanken.

Karpaten
Süden
Westen
Benzin-Tanklager
Rollfeld Herrmannstadt
Flugleitungsgebäude
Schuppen
Lattenverschlag



Fall 9

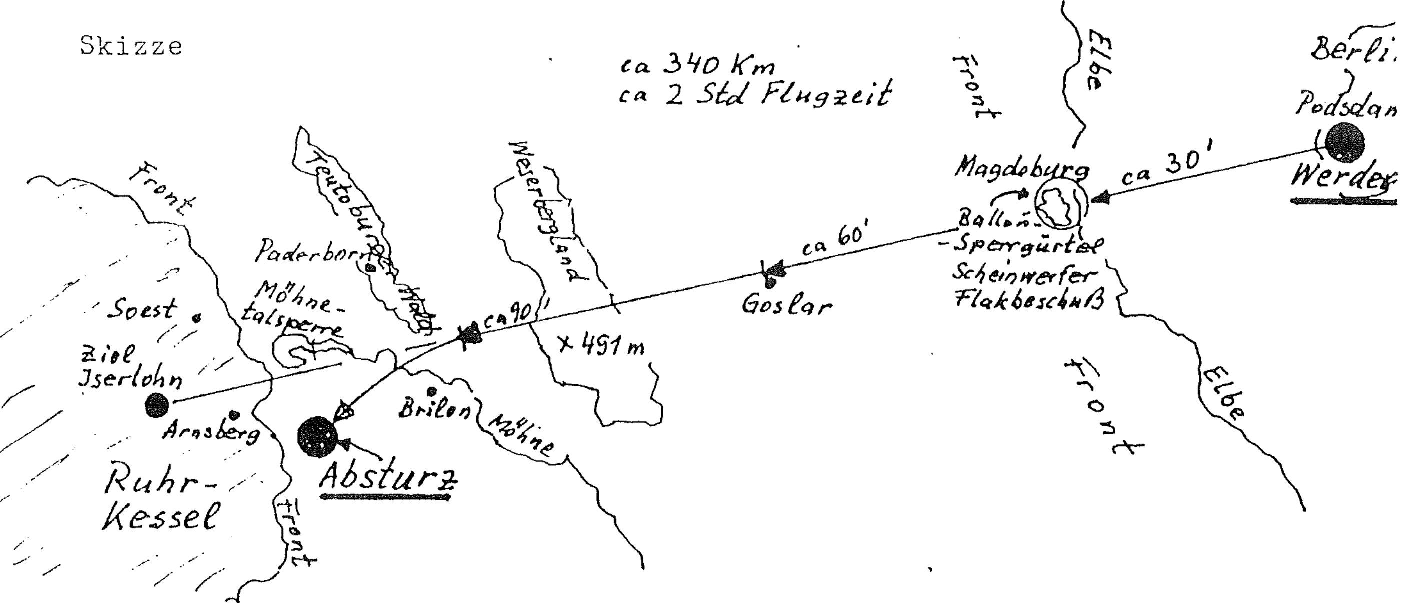
Mein letzter Flug.

Schon seit drei Tagen befand ich mich mit meiner Besatzung und unserem Transportflugzeug (Ju-52) auf dem Flugplatz Werder bei Berlin.
Immer wieder kamen andere Besatzungen unseres Transportfliegergeschwaders (II.TG) mit ihren Flugzeugen dazu.
Es war eine selten merkwürdige Stimmung. Keiner von uns wußte, zu welchem Zweck so viele Transportflugzeuge (letztendlich waren es 32 Maschinen) gerade hier konzentriert wurden.
Sollte etwa ein Überraschungsangriff mit Fallschirmjägern gegen die russischen Truppen erfolgen, die bereits an die östlichen Außenbezirke Berlins sehr nahe herangekommen waren?
In der Nähe des Flugplatzes, stadteinwärts, waren unsere Besatzungen in zwei unversehrten Kasernengebäuden untergebracht.
Tag und Nacht beobachteten wir die riesigen englischen und amerikanischen Bomberpulks, die mit hunderten von 4 - motorigen Bombern die offene Stadt Berlin anflogen um dort ihre Spreng-und Brandbomben abzuwerfen. Die Flugplätze selbst, rings um Berlin, z.B. auch Werder, wurden mehr oder weniger von den Bombenangriffen verschont, denn die Alliierten wollten diese Plätze ja für ihre eigenen Zwecke intakt halten. Die Flächenbombardements galten hauptsächlich der Zivilbevölkerung, um deren Durchhaltewillen zu brechen.

Am Dienstag Nachmittag, den 10.April 1945, kam plötzlich eine rege Betriebsamkeit auf. Lkw's kamen angefahren und brachten eine Unmenge Kisten mit allerlei Munition. Sofort wurden diese in die Flugzeuge verladen.
Die Flugzeugführer wurden in das Offizierskasino bestellt und dort erfuhren wir Einzelheiten.
Als Ziel war Iserlohn im Ruhrkessel vorgesehen. Die dort eingeschlossenen deutschen Truppen sollten mit genügend Panzerfäusten, Granaten und sonstiger Munition versorgt werden, um einen Teil der englischen und amerikanische Truppen noch längere Zeit zu binden.
Ich selbst hatte ca 2000 kg Panzerfäuste und Handgranaten geladen, wie mir später mein Bordmechaniker mitteilte.
Der Start war zeitlich so eingeplant, daß der Hinflug teilweise noch bei Tageslicht erfolgen konnte.
Die Front verlief in etwa zwischen Brandenburg und Magdeburg in nord- südlicher Richtung entlang der Elbe und waren es bis dorthin, wo wir mit feindlicher Bodenabwehr zu rechnen hatten etwa 30 Minuten Flugzeit. Die Gesamtflugzeit bis Iserlohn war mit ca 2 Std einkalkuliert, damit auch der Benzinvorrat für Hin-und Rückflug reichte.

Die Flugzeuge sollten im Abstand von je 1 Minute starten, sodaß der Vorgang von der eigenen Flugabwehr besser kontrolliert werden konnte.
Weil das Weserbergland zu überfliegen war (höchste Erhebung über 400m), wurde eine strikt einzuhaltende Flughöhe von 700 m (über NN) vorgeschrieben.
In Iserlohn sollte sofort nach der Entladung leer zurückgeflogen werden.
(Wie ich nach vielen Jahren erfuhr, gelang das nur der Hälfte unserer Flugzeuge, die übrigen 16 gingen durch Abschuß verloren).

Skizze



Mein Co-Pilot und der Funker hatten die erforderlichen Angaben für Navigation und Funkverkehr eingeholt und der Bordmechaniker nach dem Beladen des Flugzeugs dieses am Platzrand bereitgestellt.
Die Reihenfolge beim Start war durch Los ermittelt worden und damit begann das Verhängnis für mich und meine Besatzung. Wir waren als letztes Flugzeug in dieser Kette vorgesehen.
So saßen wir auf unseren Plätzen bereit und warteten, bis wir an der Reihe sein sollten. Endlich ging es los. Eine elende Warterei. Minute für Minute.
Noch heute erinnere ich mich an die Worte meines Co-Pilot Fritz H. als er sagte:" Heute müssen wir aber den Fallschirm ganz sorgfältig umschnallen, diesmal geht es nach Westen ! Wir müssen mit allem rechnen!"
Er hatte viel mehr Erfahrung bei solchen Unternehmungen!

> " Lieber Fritz, mit Deinem Rat und Deinem besonnenen Verhalten zwei Stunden später, hast Du mein Leben gerettet. D a n k e ! "

Und wieder zählten wir die Minuten und die startenden Flugzeuge vor uns. Eine Ewigkeit bedeutete das, bis wir bei dieser Nervenanspannung diese halbe Stunde hinter uns gebracht hatten.
Gerade wollte ich mich in Startposition begeben, als ein Mann des Bodenpersonals ganz heftig abwinkte.
Was war der Grund ?

Soeben überflog und bombardierte nördlich vom Flugplatz Werder eine feindliche Bomberflotte das Stadtgebiet Berlin. Es war noch taghell. Wir konnten den Vorgang sehen und hören und durften wohl deshalb in diese Situation hinein nicht starten.
Fast eine halbe Stunde dauerte das Warten. Genau in Flugrichtung, nach Westen hin, beobachtete ich die Sonne, wie sie sich dem Horizont zuneigte. Merkwürdig groß erschien sie mir heute. Und glutrot !
War das ein Ohmen ?
Wollte sie mir andeuten, in welche Gefahr, in welches Feuer ich bald hineinfliegen würde ?
Genau in diesem Moment bekam ich das Startzeichen. Ein Riesenfehler, wie sich bald herausstellen sollte, mich jetzt nach so langer Verzögerung doch noch auf den Weg zu schicken.
Zum einen deshalb, weil wir uns unterhalb des nach Westen zurückkehrenden Bomberpulks befanden, zum anderen auch deshalb, weil unsere eigene Flugabwehr jetzt auf keinen Fall mehr mit einem so späten "Nachzügler" unserer Ju-52-Transportkette rechnete.

Wer auch immer diesen Fehler zu verantworten hatte, es möge ihm verziehen sein. Die Folgen waren schrecklich.

Bald nach dem Start umgab uns Dunkelheit. Der Himmel war sternenklar.
Der Flug verlief bei leichtem Westwind störungsfrei. Annähernd eine halbe Stunde Flugzeit war wohl vergangen. Da, ganz plötzlich, tanzten viele helle Strahlen von Flakscheinwerfern kreuz und quer, vor und neben mir über den Himmel.
Sekundenlang war es taghell in der Führerkabine. Ein grelles Licht.
Ein Scheinwerfer hatte unser Flugzeug erfaßt. Im Licht der anderen Scheinwerferkegel bemerkte ich einige explodierende Flakgranaten. Pulvergestank drang in die Kabine.
Sofort machte ich einen "Taucher", wie ich es auf der Fliegerschule gelernt hatte. Das ist ein kurzer, steiler Sturzflug etwa 100 Meter, um aus dieser Gefahrenzone, in der das Flugzeug bereits meßtechnisch erfaßt ist, abzutauchen.
Gerade noch erkannte ich links vor bzw unter mir einen Fesselballon im Scheinwerferlicht und aus und vorbei waren diese Schrecksekunden, dieser Feuerzauber.
Alle Scheinwerfer waren wie auf "ein" Komando abgeschaltet. Tiefe Nacht umfing uns und ich setzte den Flug in aller "Ruhe" fort.
Nur das ohrenbetäubende Gedröhne der drei Motoren begleitete uns.
Was war geschehen ? ? ?
Erst einige Jahre später haben wir uns - mein Co-Pilot und ich- Gedanken darüber gemacht.

Wir mußten anscheinend ganz in der Nähe von Magdeburg und im Abwehrgürtel der deutschen Flakabwehr gewesen sein, als plötzlich die Scheinwerfer den Himmel ableuchteten. Das ist auch mit dem Fesselballon zu erklären, den ich im Scheinwerferlicht erkannte und gerade noch in ganz geringer Distanz überfliegen konnte. Sonst wäre die linke Tragfläche von dessen stählernen Halteseil "abgesägt" worden, was ja auch der Zweck dieser Ballon-Sperrgürtel war. Wegen unserer 1/2-stündigen Verspätung als "Nachzügler" unserer Ju-52-Transportkette mußte ja die eigene Flugabwehr angenommen haben, daß es sich um ein verirrtes Bombenflugzeug aus dem Rückflug von Berlin nach Westen handelte und hatte man deswegen auch auf uns geschossen.
Ob bereits dabei etwa ein Granatsplitter die linke Tragfläche bzw eine Ölleitung oder einen Benzintank verletzt hatte, war für uns nicht feststellbar. Es ist wahrscheinlicher, daß erst später durch eigene Nachtjäger (wir bezeichneten diese als "Wilde Sau", weil sie ohe Kontakt mit der Bodenstation nach eigenem Ermessen Angriffe flogen), unsere "Tante Ju" in Brand geschossen worden war.
Auf alle Fälle muß es eigene Abwehr gewesen sein. Auch war es bei unseren Jägern üblich, von links anzufliegen und das Flugzeug zu beschießen, weshalb dann auch die linke Tragfläche(Motor) brannte.
Auch hatten die Engländer zu dieser Zeit, als sie bereits an der Elbe standen keinerlei Interesse mehr und war es mit den anderen Alliierten bereits abgesprochene Tatsache, daß die Elbe künftige Grenze gegenüber der russischen Besatzungszone sein sollte.

Nun, diesen Schock hatten wir überstanden.
Aber es sollte noch schlimmer kommen!

Lange Zeit noch verlief der Flug wieder ganz normal. Ich hatte mich voll auf den Kurs konzentriert und behielt die jetzige Höhe von 600 m (NN) bei, die ja genügte, das noch vor uns liegenden Weserbergland zu überfliegen. Der Flugzeit nach, mußten wir uns bereits über dem Briloner Wald bzw in der Nähe der Möhnetalsperre befinden, als ich bemerkte, daß das Flugzeug an Höhe und Geschwindigkeit verlor und nach links schob, drehte.
Auch mein Co-Pilot wurde unruhig und beugte sich über mich, um nach der linken Tragfläche sehen zu können.
Im gleichen Augenblick rief er :" Wir müssen raus, wir brennen " !
(Anscheinend waren wir doch von einem eigenen Nachtjäger angeschossen worden.
Nun mußte alles ganz schnell gehen!
Unsere brave "Tante Ju" hatte uns zwar stets wieder heil nach Hause gebracht, auch wenn sie selbst durch Flaktreffer beschädigt war oder auch mal ein Motor ausfiel.

Aber, in Brand geraten, das hielt sie nicht lange aus !
Da blieb keine andere Wahl, als sofort mit dem Rettungsfallschirn auszusteigen ! Noch dazu, wenn man eine so gefährliche Ladung an Bord hatte.
Das Kabinendach klemmte, es ließ sich nicht abwerfen. Es mußte ebenfalls einen Granatsplitter abbekommen haben. So mußten wir nach hinten, durch den Laderaum, um zur Türe zu gelangen. Ich als Letzter.
Fritz H. behielt "Nerven". Ganz besonnen nahm er noch seine Aktentasche mit den Navigationsunterlagen an sich, als gelte es aus einer Straßenbahn auszusteigen. Er schnallte mich vom Sitz los und kuppelte sogar die Kabelanschlüsse der Bordsprechverbindung noch an meiner Kopfhaube ab, damit ich damit nirgends hängen blieb.
Ich selbst stellte alle Instrumente nochmals ganz genau auf Geradeauskurs, trimmte kopflastig, damit das Flugzeug durch die Gewichtsverlagerung nicht hochzog und vorzeitig abschmierte und dann kroch ich aus der Führerkanzel durch den Laderaum, über die Munitionskisten, meinem Co-Pilot hinterher.
Von draußen leuchtete das Feuer des linken Motors, bzw der brennenden Flächentanks durch die kleinen Fenster der Seitenwand.
Links hinten im Laderaum kauerte mein Bordfunker. Er hat den Absturz nicht überlebt, weil er anscheinend seinen Fallschirm nicht rechtzeitig am Körper angeschnallt hatte.
Alles mußte jetzt sehr schnell gehen, bevor das Flugzeug abschmierte, die brennende Fläche abbrach oder gar das Feuer den Laderaum erfaßte.
Gerade noch gelang es Fritz H. den Griff des Baudenzuges für die Scharniere der Aussteigetüre zu ziehen, die Türe flog weg und er sprang hinaus.
Im nächsten Moment wurde auch ich durch den heftigen Sog hinausgerissen, durch den Feuersturm der brennenden Fläche hindurch, hinaus in die Finsternis der Nacht.
Was ich jetzt schildere, dauerte gerade mal 6 Sekunden. Der Leser kann sich (vielleicht) eine Vorstellung davon machen, was in solchen Schrecksekunden alles in einem Menschen vor sich geht. In dieser Wahnsinnsangst doch das Richtige zu tun.
1. bis 3. Sekunde:
Ich zähle sofort ganz automatisch :"einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig". Wie auf der Schule eingepaukt. Das sind die drei erforderlichen Sekunden, um entsprechend weit vom Flugzeug wegzukommen, damit man den Fallschirm nicht zu früh öffnet und er sich womöglich am Leitwerk verheddert.
Unmittelbar neben mir bemerke ich während des Falls Flammen, Feuer.
4. Sekunde:
Neben mir schreit eine Stimme ganz laut :" Zieh " !
Meine rechte Hand tastet nach dem Griff der Reißleine an der Brust, ich ziehe und öffne damit die Fallschirmtasche,

5. und 6. Sekunde :
Ich höre das Geräusch, wie der Fallschirm mit dem Hilfsschirm aus der Tasche gezogen wird und den Öffnungsknall.

Aus und vorbei. . . . . .

Das Flugzeug war beim Ausstieg nur noch ca 250 m hoch über dem Erdboden gewesen und standen somit für den Absprung lediglich 6 Sekunden zur Verfügung. Ich muß also mitten hinein in den Öffnungsvorgang, als der Schirm noch nicht voll trug ganz heftig und flach auf den Boden aufgeschlagen sein.
Der Aufprall war so heftig, daß ich sofort das Bewußtsein verlor.
Später und immer wieder, auch heute noch, stelle ich mir die Frage:
Woher kam die Stimme als ich vom Himmel stürzte, die mir zurief: " Zieh !"??
Seither glaube ich fest daran, daß auch ich einen Schutzengel habe, der mir in dieser Situation Hilfe gab wie schon in einigen früheren Gefahrenmomenten und der mir auch in meinem späteren Leben oft zur Seite stand !!!

Dieser Absturz bzw der etwas mißglückte Rettungsversuch mit dem Fallschirm ereignete sich in der Nacht des 10. April 1945 - etwa um 21[30] Uhr.-
Erst am Morgen des 13. April 45 kam mein Bewußtsein langsam wieder zurück und ich fing an, wieder klar zu denken.
Ich lag auf dem Rücken in einer Rübenmiete, mit Stroh zugedeckt.
Wie war ich hierher gekommen ?
Irgend jemand mußte mich auf dem Acker entdeckt und in diese Rübenmiete geschleift und dort mit dem Stroh zugedeckt haben, weil er anscheinend gemerkt hatte, daß noch Leben in meinem Körper war.
Nur wenige Meter entfernt erkannte ich den weißen Fallschirm, zusammengewickelt und in einem kleinen Strauch versteckt. Ganz in der Nähe lag ein ausgeglühter Motor mit einem Stück Tragfläche. Etwa 200 Meter weiter weg, am Waldrand bemerkte ich eine Unmenge Flugzeugtrümmer, die im Umkreis von vielleicht 100 Meter verstreut lagen.
Somit liegt die Vermutung nahe, daß genau in dem Augenblick als ich vom Luftsog durch die Türe hinausgerissen wurde, die linke Tragfläche mit dem linken Motor abbrach und brennend neben mir zu Boden gestürzt war.
Die rechte Seite meiner Uniform war halb verbrannt und meine Kleidung stark furchnäßt. Vor dem Mund spürte ich Erbrochenes, mein Kinn war blutverschmiert und die Unterlippe verletzt. Links an der Stirn und auch am Brustbein spürte ich heftige Schmerzen und an der rechten Gesichtshälfte sowie am rechten Handgelenk hatte ich Brandwunden.
Der Acker vor mir war stark aufgeweicht. Es mußte in den letzten Stunden (ca 2 Tage ?) heftig geregnet haben.

Was war geschehen ? ? ?
So nach und nach begann ich meine Gedanken zu ordnen.
Nicht weit weg von meinem Versteck hörte ich hie und da Maschinengewehrfeuer und gelegentlich das Geräusch von fahrenden Panzern. Da bemerkte ich auch in der Nähe ein Bauernhaus. An einer langen Stange hing ein weißes Tuch.
Jetzt wurde mir klar, daß ich mitten im Kampfgebiet abgestürzt war.

Ein Lebensabschnitt war für mich zu Ende . . . .

In langer, oft grausamer Kriegsgefangenschaft mußte ich büßen . . . .

W A R U M ?   W O F Ü R ?

In der Jugend verblendet, begeistert, verführt.

Im Kriege mißbraucht und oftmals vom Tode berührt.

In Gefangenschaft geschlagen, fast verhungert, vergessen.

Alles in Allem : Es war U n r e c h t gewesen !

W E   K I L L E D   T O O   L E S S

Herr vergib Ihnen . . . .

Eine grausame Zeit
mit Folter, Hunger, Krankheit und Seuchen

In einem Erdloch dahinvegetiert und überlebt . . . . . .

P r o l o g

Physische Schäden lassen sich heilen
Schäden der Seele - nie !

Einer der wenigen
noch lebenden Überlebenden
berichtet.
Bald werden auch diese Augenzeugen
nicht mehr sein.

- . -

I n h a l t

Ein schlimmes Erwachen

Am frühen Vormittag, es mag so gegen 8^{30} Uhr gewesen sein, erwachte ich.
Es war regnerisches, trübes Wetter.
Ich lag auf der Schrägseite eines Futterrübenhaufens, der zum Überwintern im Freien gegen Kälte und Frost mit Stroh abgedeckt war. Auch ich war mit Stroh zugedeckt. Man nennt es eine Rübenmiete.
So ganz klar bei Sinnen war ich nicht. Es fröstelte mich sehr stark und meine Kinnlade bibberte.
Was ist denn los? Wo bin ich? Wie komme ich hierher, dachte ich und versuchte meine Gedanken zu ordnen. Meine Uniform war stark durchnäßt und am Brustbein und der rechten Stirnhälfte verspürte ich ganz heftige Schmerzen. Auch die rechte Ferse tat sehr weh, wenn ich den Fuß bewegte.
Mit der Hand fuhr ich mir über das Gesicht und merkte, daß ich vor dem Mund Erbrochenes hatte. Die Unterlippe und das Kinn waren verletzt und mein Gesicht war blutverschmiert. Auch fühlte ich Brandwunden an der rechten Gesichtshälfte und am rechten Handgelenk. Die rechte Seite meiner Uniform war stark verbrannt.
Aber wie war das alles nur geschehen mit mir ?
Wie war ich hierher in dieses"Versteck"gekommen ?

Erst jetzt schob ich ganz vorsichtig das Stroh vor meinem Gesicht beiseite. Noch war ich ganz benommen. Vor mir sah ich ganz nasse, grobe Ackerschollen, einen Feldweg und Wiesen. In der Nähe einen kleinen Strauch, in dem ein weißes Stoffbündel versteckt war. In einigen Metern Entfernung lag ein ausgeglühter Flugzeugmotor mit einem Stück Tragfläche und etwa 200 Meter weiter weg erkannte ich auf der abschüssigen Wiese - unten am Waldrand - eine Unmenge von Flugzeugtrümmern.
Ganz in der Nähe stand ein einzelnes Bauernhaus. An einer hohen Stange wehte ein weißes Tuch.

Jetzt kam auch meine Erinnerung wieder zurück in mein Bewußtsein und auf einen Schlag erkannte ich zu meinem großen Schrecken, was geschehen war.
In der Nacht des 10. April 1945 war ich von Berlin-Werder aus mit meinem Transportflugzeug Ju-52 , beladen mit 2000 kg Panzerfäusten, Munition und Handgranaten nach Iserlohn gestartet. Nach etwa 3/4 der Flugstrecke war mein Flugzeug beschossen worden und in Brand geraten. Sofort mußte meine Besatzung und ich das brennende Flugzeug mit dem Rettungsfallschirm verlassen.

Zu diesem Zeitpunkt betrug aber die Flughöhe über Grund höchstens noch 250m, sodaß für den Absprung lediglich 6 Sekunden zur Verfügung standen. Eine viel zu kurze Zeit für einen Ungeübten - für mich - sodaß ich zwar den Fallschirm gerade noch von Hand öffnen konnte, aber mitten hinein in den Öffnungsvorgang, das heißt, als der Schirm noch nicht voll trug, flach und so heftig mit dem Gesicht und der Brust nach vorn auf dem Boden aufgeschlagen sein muß, daß ich dabei sofort das Bewußtsein verloren hatte.
Vermutlich ist das brennende Flugzeug bereits in dem Augenblick als ich an der inzwischen abgeworfenen Aussteigetüre durch den Luftsog hinausgerissen wurde gleichzeitig noch in der Luft zerborsten und zusammen mit mir in die Tiefe gestürzt, weshalb ich ja ganz in der Nähe neben dem rechten Motor und dem in Brand geratenen Flächenstück gelegen hatte.
Irgendjemand, vielleicht ein Landarbeiter muß mich gefunden haben und weil er wohl merkte, daß noch Leben in mir war, mich zu dieser Rübenmiete gebracht (geschleift) und mit Stroh zugedeckt haben. Vermutlich wird auch er den Fallschirm zusammengepackt und im Strauch versteckt haben.

Das weiße Tuch an der hohen Stange am Bauernhaus zeigte mir an, daß ich anscheinend mitten im Kampfgebiet abgestürzt war. Auch hörte ich gelegentlich Maschinengewehrfeuer rattern.

Irgendetwas mußte ich jetzt unternehmen in dieser Lage.
So raffte ich mich auf und kroch zunächst den Feldweg entlang, hin zu dem Bauernhaus. Dort war es sehr ruhig. Im Vorraum stand ein Mann, der Bauer, der bei meinem Anblick ganz heftig erschrak. Er führte mich sofort in den Küchenraum. Ich selbst brachte kein Wort über die Lippen, so sehr bibberte mein Kinn noch von dem erlittenen Schock. Der Bauer mag wohl erkannt haben, daß ich zu dem abgestürzten Flugzeug gehörte.
"Um Himmels Willen, wir müssen sofort die Uniformjacke vernichten, jeden Augenblick können die Amis auf dem Hof sein. Man hat schon so viel gehört, die erschießen gleich uns beide, Sie als Spion und mich, weil ich angeblich einen "Spion" verstecken wollte.
Sofort riß er die Platte vom Küchenherd und verbrannte die Uniformjacke.
Die Hose war ja nicht gerade verräterisch.
Dann entfernten wir vorsichtig den Granatsplitter, der im Schuh steckte und meine Ferse verletzt hatte und verpflasterten die Wunde.
Dann brachte er mir eine alte, verschlissene Arbeitsjacke und eine Hose. "Blauen Anton" nannte man das damals. Die Jacke hatte nicht einmal Knöpfe und mußte ich diese mit Drahtstücken zuklemmen. Und für die Hose gab es einen Strick als Gürtel.

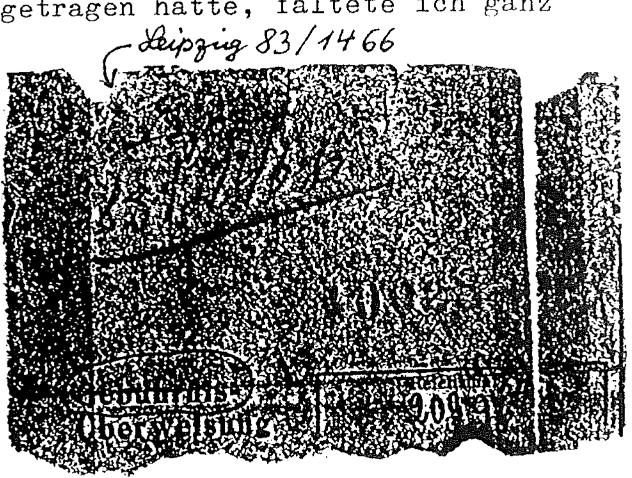
Dann schnitt er ein viereckiges Stück von einem Jute-Sack ab, knotete die Enden zusammen und legte ein Stück Brot hinein. Einen leichten Knüppel noch über die Schulter, das Brotsäckchen darangehängt und sofort machte ich mich auf den Weg. Jetzt sah ich aus wie ein armer Landarbeiter.
Weil ich aber mein Soldbuch, das Flugzeugführerabzeichen und die Rangabzeichen bereits auf dem Feldweg vor dem Bauernhaus in einem Kanalrohr versteckt hatte, durfte ich ja auf keinen Fall ohne Papiere dem Feind in die Hände fallen !

So dachten wir uns einen Trick aus !

Vom Gymnasium her, ich war im Sudetenland zur Schule gegangen, konnte ich noch einigermaßen die englische und auch die tschechische Sprache sprechen.
Ich mußte eine neu Identität annehmen.
Ab sofort hieß ich Leo Novák und hatte als tschechischer Zwangsarbeiter bei einem Bauern gearbeitet. Jetzt wollte ich in meine Heimat zurückkehren.
Für den Fall, daß ich mich irgendwann ausweisen müßte - gegenüber den Amerikanern - schrieben wir mit verstellter Schrift eine Erklärung auf ein Stück Papier, in etwa so :

> " Der Tscheche Leo Nowák hat auf meinem Hof gearbeitet.
> Seine Papiere gingen bei einem Bombenangriff verloren.
> Er geht auf eigenen Wunsch zurück in seine Heimat,
> in die Tschechoslovakei.
>
> Bauer: Anton Mechler, 10. April 1945 "

In meiner Brusttasche hatte ich ein Geheimfach. Darin waren 300.--Reichsmark versteckt, die ich für alle Fälle behalten wollte. Auch hatte ich dort zwei Fotos meiner Angehörigen und meiner Schulfreundin. Alles andere wanderte in den Ofen. Diese Brusttasche/Ausweismappe war ohnehin sehr abgegriffen und würde wohl niemand daran besonderes Interesse haben.
Nur einen Ausriß meiner letzten Bezügeabrechnung, auf dem ich noch schnell die Kto-Nr der Dresdener Bank/Leipzig eingetragen hatte, faltete ich ganz klein zusammen und knotete diese in einem Eckzipfel meines Taschentuches ein. Wir mußten ja in aller Eile an alles denken, damit ich mich nicht durch eine Kleinigkeit verriet.
Und ab ging es, hinaus auf den Feldweg.
Ohne einen Blick zurück . . . . . .



Ein Weg in's Ungewisse . . . . . .

Der hilfreiche Bauer hatte mir geraten, zunächst über die Feldwege in den nächsten Ort zu gehen, um dort ggf den Frontverlauf zu erfragen. Ein Fußweg von etwa 3 bis 4 km.
Ich war aber noch nicht weit gegangen, da machten mir die Schmerzen am Fuß und an der Brust so sehr zu schaffen, daß ich mich erst einmal auf einer Vieh-Koppel in einem Heuschober versteckte.
Nach kurzer Zeit hörte ich jedoch ganz in der Nähe das Rattern von Kettenfahrzeugen. Tatsächlich kam eine Panzerkolonne den Feldweg entlanggefahren. Erstmalig sah ich amerikanische Panzerwagen mit dem 5-zackigen Stern vor mir. Obenauf saßen jeweils 2 oder 3 Soldaten.
Vor lauter Angst, man könnte mich hier im Heuschober entdecken und etwa eine deutsche Abwehrfalle vermuten und dann womöglich darauf schießen, kroch ich sofort aus meinem Versteck heraus, ging langsam über die Wiese und mit meinem Bündel über der Schulter den Feldweg entlang, gerade so, als ginge das alles mich gar nichts an.
Und es wirkte! Einer der Soldaten, die jeweils hinten auf den Panzern saßen, ein "Blak Boy", der erste Neger den ich in meinem Leben sah, winkte mir mit einem Spazierstock zu, der Panzer stoppte kurz und er zog mich mit seinem Stock zu sich hinauf. Fast alle diese Soldaten waren Schwarze.
Ich begriff sofort, daß keiner vermutete, wer ich eigentlich war. Und wieder kamen mir meine Englischkenntnisse zugute. Ich konnte mich mit diesen Männern verständigen, auch wenn sie einen fürchterlichen Slang sprachen.
Die Männer waren regelrecht freundlich zu mir, daß ich Tscheche bin und zurück in meine Heimat will. I like to go home to my parents in my home-contry.
I worked here as an prisoner in a german ranch. Ich habe hier als Gefangener auf einem deutschen Bauernhof gearbeitet.
Das kam an ! Sogar "Luky-Strike"-Zigaretten gab man mir und ein Päckchen C - Ration. Und sie nahmen mich mit auf ihrem Panzer bis hinunter in die Ortschaft.

War es wohl wieder einmal mein Schutzengel, der mich begleitete ?
Oder hatte ich nur ganz einfach Glück gehabt ?

Unten im Ort, es war kurz vor Meschede, mußte ich wieder runter vom Panzer. "Hallo boy, a good trip for you, " so ungefähr rief mir der Nigger noch nach und warf mir noch eine Schachtel Zigaretten hinterher.
Ein Beweis dafür, daß wir Menschen, ganz gleich welcher Sprache und Rasse, stets nur mißbraucht werden von einer Hand-voll Mächtiger für deren Interessen.

Und weiter ging es jetzt wieder auf eigenen Füßen.

So wanderte ich die Landstraße entlang in den Ort hinein. In diesem Aufzug, in dem ich mich befand, wurde ich von niemendem behelligt.
Rechts und links Alleenbäume. Am Straßenrand lagen zwei tote Landser. Hier war also erst kurz vorher gekämpft worden.
Dann eine kleine Feldküche mit amerikanischen Soldaten.
Ganz frech ging ich darauf zu und bat um etwas Essen. Auf Englisch natürlich. Und meine Story vom tschechischen Zwangsarbeiter kam auch an. Ich erfuhr sogar, wo die Front verlief und daß der Ort Meschede bereits seit 2 Tagen besetzt sei.

Noch immer hatte ich keine Ahnung, daß heute bereits der 12. April 45 war und daß ich somit 2 Tage lang bewußtlos bzw in einem Schock-Dämmerzustand dort oben in der Rübenmiete gelegen sein mußte nach dem Absturz am 10.April. Davon erfuhr ich erst später.
Etwa am Ortseingang von Meschede kam ein Radfahrer von hinten herangefahren und sprach mich auf russisch an. Er vermutete wohl, daß auch ich ein Fremd- bzw. Zwangsarbeiter gewesen war. Ich erkannte zwar, daß er russisch sprach, verstand ihn aber nicht und sagte deshalb (in etwa) : "Ja te nerosomim, ja sem tschech". (Ich verstehe Dich nicht, ich bin Tscheche)!
Anscheinend fragte er mich, wie ich heiße.
Ich: "Leo Nowak" , (mein Pseudonym !)
Da wurde er plötzlich ganz freundlich, stieg vom Fahrrad und wir radebrechten so gut es ging weiter in gebrochenem Deutsch.
Er: Ich auch Leo, Du meine Bruder, jo ?
Dann mußte ich mich zu ihm auf sein Fahrrad setzen, vorn auf die Stange und er kutschierte mich hinein in den Ort Meschede.
Jetzt wurde mir aber doch etwas mulmig und es kam ganz "dick" !
Wir bogen nach rechts von der Straße ab.
Ich fragte :"Wo Du fahren?". Er in etwa:" Meine Barak wohnen, Du essen und schlafen meine Zimmer."
Eine verrückte Lage, wenn ich mir das alles heute noch einmal vor Augen führe !

Es gab keinen Ausweg für mich. Schon waren wir bei dem Lager für die ausländischen Arbeiter. Drei oder vier Wohnbaraken. Am Eingangstor US-Posten.
Es blieb mir fast das Herz stehen. Ich mußte mitten hinein in diese gefährliche Ungewißheit ! Was würde ich jetzt durchmachen ? Käme ich hier überhaupt nochmals lebend heraus ? Und hoffentlich gab es hier in diesem Lager keinen "echten" Tschechen. Der würde mich an meiner Aussprache sofort erkennen.
Wir gingen den Hügel hinauf zu der obersten Baracke. Darin gab es zwei oder

drei große Räume mit mehreren Doppelstock-Holzbetten, wie sie auch bei der Wehrmacht üblich waren. In dem Raum, in dem Leo wohnte wurde mir sogleich ein leeres Bett (unterer Teil) zugewiesen und erschöpft wie ich war, legte ich mich sofort hin. Ohne mich auszuziehen. Die verschlissene Arbeitskleidung behielt ich an, damit sah ich echter aus. Und so konnte auch niemand meine Brusttasche und Ausweismappe durchsuchen! Sonst hatte ich ja nichts weiter dabei als nur mein Jute-Sack-Bündelchen mit dem Brot und den amerikanischen Zigaretten sowie noch dieses C-Ration-Päckchen als Notproviant.
Doch plötzlich machte ich zu meinem großen Schrecken die Entdeckung, daß ich noch meine blecherne Erkennungsmarke und einen kleinen Brustbeutel um meinen Hals hängen hatte. Zum Glück waren außer mir nur noch zwei oder drei Leute in diesem Raum. Sie alle sprachen Russisch. Die anderen hatten sich anscheinend gleich nach dem Einmarsch der Amerikaner in Richtung Heimat auf den Weg gemacht.
Ich stellte mich schlafend. Dann zog ich die Decke über meinen Kopf und versuchte ganz langsam die Erkennungsmarke und den Brustbeutel vom Hals herunterzubringen. Dann schob ich beides ganz leise unter die Matratze. Zentimeter um Zentimeter.
Es war Abend geworden. Leo hatte Brot und Schinken "organisiert" und als wir etwas gegessen hatten, legte ich mich erneut auf das Bett mit der Begründung, ich müsse unbedingt schlafen,weil ich so sehr erschöoft sei.
In Wirklichkeit aber wollte ich jedem Gespräch aus dem Weg gehen, das mich hätte verraten können. Dann versuchte ich so lange wie möglich, wach zu bleiben, bis alle anderen schliefen. Voller Angst, ich könnte im Schlaf möglicherweise träumen und in deutscher Sprachen etwa einige Worte sprechen.
Und tatsächlich träumte ich von dem brennenden Flugzeug. Dabei muß ich einen Schrei ausgestoßen haben wie z.B. "raus, wir brennen". Denn ich selbst bin daran aufgewacht.
Zum Glück hatte das niemand gehört. Der Schreck sitzt mir heute noch in den Knochen !
Endlich wurde es Tag. Ein Stück Brot, Speck und Tee gab mir Leo zum Frühstück. Dann fuhr er mit mir hinein in die Stadt...Er wollte ein Fahrrad für mich beschaffen. Für meinen weiten Weg in die Heimat.
Leo durfte das ohne weiteres straffrei tun, denn von den Besatzungstruppen waren den Fremdarbeitern zwei Tage lang alle möglichen Plünderungen zugestanden worden, ohne Folgen.
Gleich nach dem Verlassen des Lagers, es führte dort eine Brücke über einen kleinen Bach, blieb ich plötzlich wie angewurzelt stehen. Mit größtem Entsetzen sah ich am Zaun neben dem Brückengeländer einen toten Jungen hängen.

Braunhemd, schwarze kurze Hose. HJ-Uniform.
Er hing mit dem Kopf nach unten, die Beine oben über die Zaunlatten gehängt und dort festgebunden. Mir wurde schlecht, allein vom Hinsehen. . . . . .
Aber Leo durfte das nicht merken.
Mit Lachen erklärte er mir, so gut es ging in unserem gebrochenen Deutsch, daß man diesen Jungen gestern lebend und verkehrt herum hier hingehängt hatte um " Messerwerfen " zu üben. So zum Spaß halt, wer eben besser trifft.

Merkwürdige Sitten ! Aber darüber spricht man nicht. Es war ja nur ein deutscher Junge. Die wenigen alten Leute in Meschede werden es aber noch in Erinnerung haben.
Vergewaltigungen der Mädchen und Frauen waren ja das andere straffreie Vergnügen !
Gleich bei den ersten Häusern stand ein Damenfahrrad. Sofort hielt Leo an und ich mußte dieses Fahrrad benutzen. Dann gingen wir in den nächsten Wäscheladen. Dort nahm Leo Hemden und Unterhemden aus den Regalen und ich mußte dort sofort mein verschwitztes Hemd wechseln. Es war mein Fliegerhemd. Leo kannte das nicht und ich war es los.
Was habe ich mich vor den Ladenbesitzern geschämt !
Dann sollte Proviant beschafft werden und wir fuhren hinüber zu einem Bauernhof. Ohne Gruß setzten wir uns an den Küchentisch.
"Brott, Speck" , rief Leo in barschem Ton und die Bäuerin brachte sofort das Gewünschte. Wir aßen ausgiebig. Dabei kam mir eine rettende Idee, wie ich mich von Leo lösen könnte um nicht erneut wieder mit ihm in das Lager zurückfahren zu müssen.
Ich schlug ihm vor, ich würde den Bauern fragen, ob ich bei ihm arbeiten und schlafen kann. In dieser Zeit hätte ich die Möglichkeit auszuforschen, wo die Lebensmittelvorräte versteckt sind. Leo könne dann in zwei oder drei Tagen wiederkommen um die Lebensmittel ganz einfach "abzuholen".
Leo ließ sich überreden, denn auf diese Weise mußte er nicht mehr täglich und immer wieder auf's Neue der Lebensmittelversorgung nachgehen.
Er fuhr allein zurück in's Lager !

Kaum war er vom Hof, da schilderte ich dem Bauern meine verzweifelte Lage. Er erschrak nicht schlecht, als ich ihm erklärte, daß ich ein abgeschossener Flieger sei und keinerlei Papiere mehr bei mir habe.
Er habe sebst drei Russen auf dem Hof, meinte er, aber denen ginge es hier so gut, daß sie gar nicht mehr zurück nach Rußland wollten. Von ihnen hätte ich nichts zu befürchten. Um so mehr aber bei einer möglichen Kontrolle

durch die amerikanischen Soldaten, die hier ständig Streife fuhren seit sie vor zwei Tagen den Ort eingenommen hatten und nach versprengten Soldaten suchten. Die Nacht über würde er mich im Kuhstall in einer leeren Schweinebucht verstecken, unter Stroh. Am nächsten Morgen, noch bevor es hell wurde, wollte er mich wecken. Dann sollte ich über die Felder hinüber zu dem Ort Cobbenrode gehen und mich dort beim Pfarrer Prange melden. Um diese Zeit seien die Amis noch nicht unterwegs mit ihren Jeeps.
Eine andere Möglichkeit sah er für mich nicht, daß ich ohne Lebensgefahr davon käme. Erst gestern waren in Cobbenrode 6 Landser erschossen worden, lediglich deshalb, weil auch sie keine Papiere dabei hatten.
Dann stellte er mich zunächst auf den Hof. Ich mußte einen Wagen mit Stallmist volladen, damit ich bei den anderen Russen kein Mißtrauen erweckte.
Die Nacht verbrachte ich dann im Kuhstall. Ganz früh, in der Morgendämmerung weckte mich der Bauer.

Jetzt mußte ich die Entscheidung ganz allein treffen !

Ich ging über die taufrischen Feldwege hinüber zum Dorf Cobbenrode.
Die Kirche war schon von weitem zu sehen und alsbald stand ich im Büro des Pfarrhauses. Vor dem Herrn Pfarrar Prange. (1990 †)
Hier war ich zunächst in Sicherheit, aber auf Dauer konnte ich nicht bleiben.
Herr Pfarrer Prange ließ mir durch seine Helferin warme Kleidung (Jacke und Hose) bringen. Vor allem aber einen ganz warmen, sehr langen grauen Mantel, der mir bis zu den Füßen reichte. Ein Mantel, wie ihn unsere Wachsoldaten trugen, wenn sie im Winter auf Wachposten standen.
Dieser Mantel sollte in der Gefangenschaft mein Überleben sichern helfen.
Und so war es auch. Denn der Monat April des Jahres 1945 war verhältnismäßig sehr kalt und sehr regnerisch.
Zunächst berieten wir über das weitere Verhalten. Die größte Gefahr sah Herr Pfarrer Prange darin, daß ich keinerlei Ausweispapiere bei mir hatte. Aus dem gleichen Grund waren erst gestern an der Kirchenmauer vier oder sechs deutsche Soldaten kurzerhand erschossen worden mit der Begründung, sie seien "Spione". Noch heute sprechen die Leute in Cobbenrode davon und erinnert eine Gedenktafel an der Kirchenmauer an diesen "Mord"!
Hier in seinem Büro konnten wir uns ja in aller Ruhe ganz offen darüber unterhalten. Hier hatten wir nichts zu befürchten.
So äußerte Pfarrer Prange auch große [redacted] Bedenken über die Behandlung in den Gefangenenlagern. Man habe schon einiges Negatives darüber gehört. Tagelang kein Trinkwasser, kein Essen, die Gefangenen würden zu vielen tausenden zwischen Stacheldrahtzäunen zusammengepfercht und müßten ohne Zelte,

ohne jeden Schutz vor der Kälte tagelang im Regen auf den aufgeweichten Feldern kampieren.







Und tatsächlich !

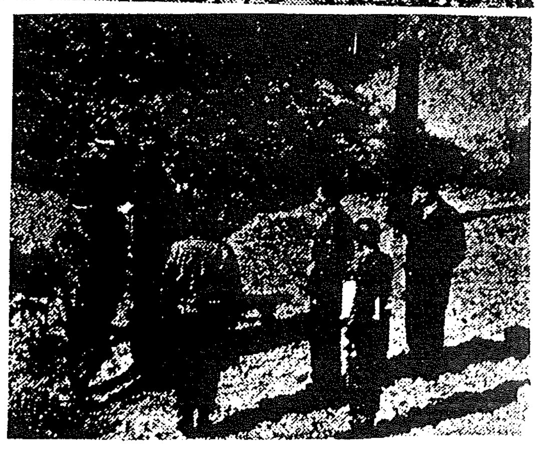
Wie ich es selbst erleben mußte, wurde gerade in diesem Teil Deutschlands, der unter dem Oberbefehl Eisenhower's stand - er war ein Deutschenhasser - oftmals sehr brutal vorgegangen oder einfach kurzer Prozess gemacht und wie die Bilder hier zeigen, Soldaten als "S p i o n e " erschossen !

Hier: Wegen angeblicher Spionage standrechtlich erschossene deutsche Soldaten. Quelle: "Life"-Magazin Januar 1945 "Life"-Fotograf Jonny Florea war mit seiner Kamera dabei!



MP-Soldaten binden den Mann (oberes Bild Mitte) am Pfahl fest.

Unteres Bild:
Zwei junge Rheinländer Heinz Petry(16) aus Alsdorf und Heinz Schober(17) werden am Erschießungspfahl von US-Soldaten exekutiert. Vergehen: Sie waren aus einem Gefangenenlager im Frühjahr 1945 ausgerissen. Der Vorsitzende des US-Tribunals nennt es "Spionage" !



Quellen:

"Life"-Magazin Januar 1945
Titelblatt Life-Magazin, Zitat Eisenhower: "WE KILLED TOO LES"
Titelblatt "SATURDAY NIGHT", Kanad.Illustr.: "EISENHOWER'S DEATH CAMPS" "The last dirty secret of World War Two"

"Vorsicht Fälschung" / FZ-Verlag / München

"Der geplante Tod" / James Baque / Ullstein-Verlag / Frankfurt/M - Berlin

Ganz anders und viel humaner waren die Verhältnisse in südlichen Teil Deutschlands. Dort war der 4-Sterne-General Patton zuständig.
Er hatte sich am 31. August 1945 schriftlich geäußert : "In Wirklichkeit sind die Deutschen das einzige anständige in Europa lebende Volk".
Es wird gemutmaßt, sein tödlicher Autounfall im Dezember 1945 sei ein kaschierter Mord gewesen (!?).
(Siehe auch seine erst 1974 veröffentlichten Aufzeichnungen.)
("The Patton Papers", Boston 1974 /Nachlaß von US-General Patton)
Nördlich von Stuttgart/Kornwestheim ist ihm zu Ehren eine Siedlung benannt: "Patton-Ville" .
Aber nun wieder zu mir:
In dem der Kirche gegenüberliegenden Haus(eine Schule?) hatten sich seit zwei Tagen einige US-Soldaten eingerichtet, die für den Ort Cobbenrode zuständig waren. Pfarrer Prange kannte diese Soldaten bereits durch persönliche Gespräche.
Er schlug deshalb vor, daß ich mich dort mit ihm zusammen melden sollte um einem schlimmeren Schiksal zu entgehen, einer möglichen Exekution.
Die Taschenuhr meines Vaters, die er mir bei der Einberufung 1941 mitgegeben hatte - sie sollte mir Glück bringen - deponierte ich beim Pfarrer um sie vielleicht später, nach überstandener Gefangenschaft, dort wieder in Empfang nehmen zu können. Heute hängt sie an einem Ehrenplatz in meiner Wohnung !
Diese Uhr, so sagte er, würde mir ohnehin sogleich abgenommen werden.
Den kleinen Opal-Goldring, den mir meine Tante Hermine als Talismann seinerzeit auf den Weg an die Front mitgegeben hatte riet er mir, in einem Zipfel meines schmutzigen Taschentuches - in dem ich ja bereits den Ausriß meiner letzten Bezügemitteilung versteckt hatte, ebenfalls einzuknoten. So ein schmutziges Taschentuch würde bei einer Leibesvisitation niemand in die Hand nehmen. So war es auch. Jedesmal, wenn ich meine Taschen leeren mußte.
Für diesen Ring habe ich mir tatsächlich ein Jahr später - ich hatte vielleicht noch zehn Tage Zeit bis zum Hungertot - ein Brot erstanden.
Und habe dadurch überlebt!
Davon später.
Im Pfarr-Büro über dem Schreibtisch hing ein Christus-Kreuz.
Gemeinsam beteten wir das "Vater unser".
Dann gingen wir schweren Herzens hinüber über die Straße zu den amerikanischen Soldaten und vertrauten auf Gottes Hilfe.
Pfarrer Prange sprch ebenfalls Schulenglisch und wir erklärten kurz die Sachlage sowie auch den Grund, weshalb ich gänzlich ohne Papiere sei.
Wir blieben bei der Wahrheit. Ich war wieder "ich", der abgeschossene Pilot.
Leo Nowak wurde aus dem Gedächtnis gestrichen.

Die erste Hürde war genommen.
Kurz darauf fur ein offener Jeep vor, Pfarrer Prange gab mir ganz still die Hand und ich mußte auf die Lehne der Rückbank sitzen und mich dort festhalten. Jeder Mensch konnte sehen, daß hier ein Gefangener transportiert wurde. Und ab ging es, die Straße hinunter in Richtung Meschede. Am Ortsschild konnte ich es sehen. Also genau wieder dorthin, wo ich gestern so geradenoch dem Russenlager entwischt war!
Die Angst fuhr mit. Ich saß wie auf einem Präsentierteller auf dem Jeep. Hoffentlich kam jetzt nicht „Leo" daher !
Mitten im Ort Meschede, genau an der Stelle wo der Weg zum Russenlager abzweigte, hielten wir an. Ich wurde einem Vernehmungsoffizier vorgeführt. Dank meiner immer noch recht guten Englisch-Schulkenntnisse konnte ich alles genau und präzise beschreiben. Das half mir sehr ! Denn wenn man die Sprache des anderen spricht ist dieser bereits zugänglicher.
Der Offizier hörte aufmerksam und (sogar) interessiert zu.
Ich schilderte die Ereignisse der letzten drei Tage, den Flug von Berlin nach Iserlohn, den nächtlichen Absprung aus dem mit Panzerfäusten und Munition vollgeladenen Transportflugzeug und die bei diesem fast mißglückten Absprung erlittenen körperlichen Schäden. Die Brandwunden und die Verletzungen im Gesicht konnte ich ja vorzeigen. Dann erzählte ich von meinem Vorhaben, mich als tschechischer Zwangsarbeiter auszugeben, um in die Heimat zurückzukehren und daß ich deshalb meine Ausweispapiere(Soldbuch, Erkennungsmarke) beseitigt hatte. Auch berichtete ich über die Nacht hier in Meschede im Fremdarbeiterlager.
Anscheinend hatte ihn mein bisheriger Werdegang, Abitur, gute engl.Sprachkenntnisse, Pilot eines Transportflugzeugs, Offizierslaufbahn usw positiv beeindruckt, vielleicht auch etwas Mitleid bei ihm ausgelöst.
Aber was nützte mir letztendlich all diese menschliche Sympathie, die er mir entgegenbrachte. Ich geriet trotzdem in die große Mühle und wurde zwischen deren harten Steinen fast zermalen.
Nach längerem Zuhören sagte er plötzlich und ganz unvermittelt und in einem einwandfreien Deutsch:
" O.K. Ich glaube Ihnen alles. Es tut mir leid aber ich sehe keine andere Möglichkeit. Sie müssen in's Gefangenenlager."
Und wieder kam ein Jeep vorgefahren und fuhr mit mir, die Hauptstraße in Meschede hindurch - in einen Steinbruch. Dort wurde ich abgeliefert.
Er diente als Zwischenlager. Ein baumlanger Neger "filzte" mich.
"Hands uu"! "Ur, Ur"! Dabei streifte er meine Arme ab und suchte anscheinend

eine Armbanduhr. Ich hatte keine. Dann mußte ich alle Taschen ausleeren und deren Inhalt auf den Boden werfen. Außer meiner Ausweismappe und dem Taschentuch hatte ich ja nichts bei mir. Ich zeigte ihm die beiden Fotos, aber die 300.--RM, die ich im Geheimfach versteckt hatte, entdeckte er nicht.
Auch den Opalring konnte ich retten, denn diesen hatte ich doch in einem Eckzipfel meines Taschentuches eingeknotet. Schnell wischte ich mir noch einige Male über die Nase und warf es ebenfalls auf den Erdboden.
D a s hob er gewiß nicht auf ! Diese Tortur war beendet !

Eine große Anzahl Gefangene lagen auf dem nackten Boden im Freien. Kein Zelt, keine Barake. Einige schleppten Steine. In einer Ecke unter der Felswand lagen einige Flakhelferinnen.
Ich wurde in eine Kolonne eingeteilt und mußte ebenfalls Steine schleppen. Von einer Seite des Steinbruchs zur anderen Seite. Stundenlang ! Und dann wieder zurück auf den alten Platz. Sinnlose Arbeit ? Nein, ganz bewußt wurde das verlangt um uns zu schwächen, zu ermüden, bis zum Umfallen.
Oben am Rand des Steinbruchs patroullierten US-Soldaten mit ihrem Jeep und aufgebautem Maschinengewehr. Wir bekamen weder Wasser noch Brot. Die Nacht über lagen wir auf dem feuchten Erdboden. Es war verhältnismäßig kalt und wir legten uns deswegen eng aneinander um uns gegenseitig zu wärmen. Ein flacher Stein war mein Kopfkissen. Irgendwann schlief ich vor Erschöpfung ein.



Am frühen Morgen fuhren einige GMC-Truks vor. "let's go, let's go" riefen die Bewacher und prügelten uns hinauf auf die Lastwagen. Schläge gab es mit dem Gewehrkolben, meistens in die Nierengegend(!) aber auch Schüsse mit der MP zwischen und vor die Beine. Wie die Heringe standen wir zusammengepfercht auf den Truks. Jeweils 40 oder gar 50 Soldaten. Wir mußten uns gegenseitig festhalten, damit die außen am Rand Stehenden nicht in der nächsten Kurve über die niedrige Bordwand stürzten. Dann setzte sich die LKW-Kolonne in Marsch. Mit überhöhtem Tempo natürlich! Einige Fahrer und Bewacher waren betrunken. Zwei Truks vor uns kamen in einer Kurve alsbald von der Fahrbahn ab und fuhren die Böschung hinunter. Die Folgen kann man sich vorstellen.
Nach mehrstündiger Fahrt wurden wir "ausgeladen" und in ein riesiges ,bereits überfülltes Massenlager getrieben. Es müssen hier einige 10.000 Menschen

zusammengepfercht gewesen sein.
Das Lager befand sich auf großen Wiesen und Äckern, war in einzelne Teil-Camps von cirka 300m x 300m unterteilt, provisorisch mit Stacheldrahtrollen umzäunt und streng bewacht.
Es hatte angefangen zu regnen, vermischt mit Schnee, Graupeln und Hagel. Die Strapazen sind den Gesichtern anzusehen.



Wieder stehen wir unter freiem Himmel und haben keinerlei Schutz vor dem Wetter und der Kälte. Der Boden wird glitschig. Es herrscht eine drangvolle Enge. Wir liegen eng aneinander auf dem nassen Erdboden. Vielen reicht der Platz zum Hinlegen gar nicht aus und müssen sich jeweils zwei Mann Rücken an Rücken auf den Boden setzen.
Wieder schlafen die Menschen vor Erschöpfung ein und merken gar nicht, daß ihre Kleidung bereits völlig durchnäßt ist.

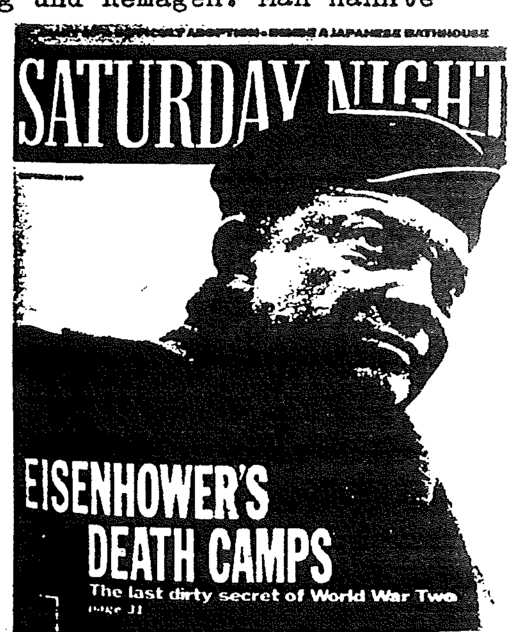


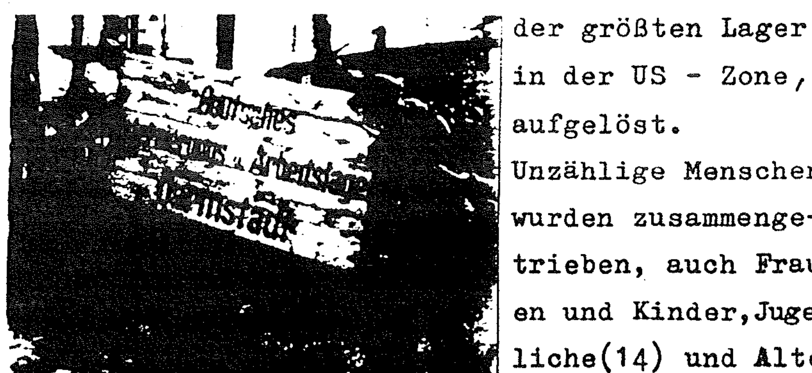
So vergehen hir drei Tage und drei Nächte ohne daß etwas geschieht !
Inzwischen habe ich mir mit den bloßen Händen einen kleinen Erdhügel aufgehäuft, auf dem ich nicht so sehr im nassen Dreck liege. Der Soldat neben mir rührt sich seit zwei Tagen nicht mehr. Ich stoße ihn an. Er ist tot .
Auch an anderen Stellen liegen Tote herum. Niemand kümmert sich darum !
Erst am vierten Tag kommt Bewegung in die Menschen. Es bilden sich endlose Kolonnen. Die Nachricht geht um, daß wir endlich etwas Verpflegung bekommen.
Ich lebe bereits seit vier Tagen ohne Lebensmittel! Ohne Wasser !
Wir zerrieben die Triebe und Blätter der Sträucher um sie zu essen und versuchten auch, die Rinde der Bäume zu kauen.
Nach stundenlangem Amstehen - sofern man überhaupt noch stehen konnte - gab es endlich eine Schachtel C-Ration - für je 2 Mann -. Das ist die Notration eines US-Soldaten für einen Tag ! Sie enthielt in etwa 1 Dose Corned-beef, einige Scheiben Trockenbrot, einige Zigaretten und sonst noch irgend eine Kleinigkeit.

Am sechsten Tag endlich Wasser !

Ein Wasserwagen, wie er zum Straßen besprengen verwendet wird, war an der Lageröffnung vorgefahren. Nur wenige hatten ein Kochgeschirr oder eine Dose dabei. Die meisten mußten mit den hohlen Händen etwas Wasser zu sich nehmen. Ich selbst hatte die leere Corned-beef-Dose für alle Fälle sichergestellt. Das kam mir zu Hilfe.
Ein fürchterliches Gedränge in der Warteschlange. Es war schrecklich ! Ich kann den Anblick nie vergessen !
Vielleicht 20 Mann waren noch vor mir. Da müssen zwei Gefangene den Verstand verloren haben, die Nerven. In dieser Aufregung, in dieser Verzweiflung, W a s s e r , W a s s e r ! - fielen sie kurz vor dem Erreichen des Wasserwagens auf den Boden und - ich kann es heute noch nicht begreifen - sie schnitten sich die Pulsadern auf - ....???????

Nach einigen Tagen begann man anscheinend eine gewisse Ordnung zu organisieren. Man setzte deutsche Lagerführer ein, für je eine Hundertschaft ein Lagerführer. Diese wurden bald mehr gefürchtet als die Bewacher. Deutsche Disziplin und Gründlichkeit!
Die äußerst mangelhafte Ernährung, die unmöglichen hygienischen Verhältnisse (überall lag Kot herum), keinerlei Waschgelegenheit, kein Schutz vor der Witterung, all diese Umstände begünstigten die Verbreitung vonKrankheiten und Seuchen und führten zu einem Massensterben.
Wohl deshalb fing man jetzt auch an, Teile dieses Lagers zu verlegen.
Die noch gesund erscheinenden Gefangenen wurden erneut auf US-Truks getrieben und eine endlose Kolonne fuhr Richtung Westen. In die berüchtigten "Rheinwiesenlager" zwischen Andernach, Neu Wied, Sinzig und Remagen. Man nannte diese auch "Freiluft - KZ". Das wird in den Schul-und Geschichtsbüchern völlig verschwiegen. Auch die Westmächte sperrten Millionen Deutsche nach der "Befreiung" in Konzentrationslager. Erst 1948 wurde das KZ Darmstadt, eines der größten Lager in der US - Zone, aufgelöst.



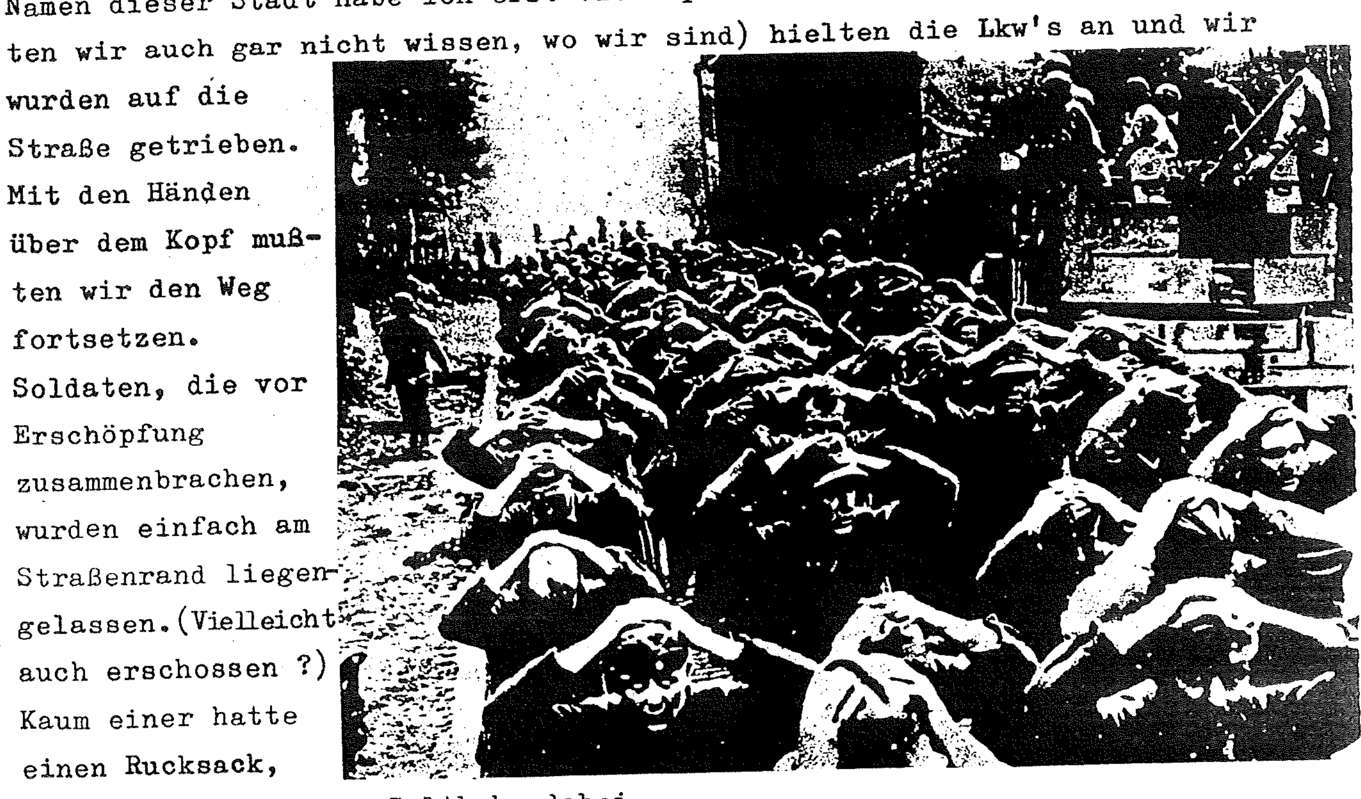


Unzählige Menschen wurden zusammengetrieben, auch Frauen und Kinder, Jugendliche(14) und Alte, Amputierte und aus den umliegenden Lazaretten herausgeworfene Verwundete.

Schätzungen liegen bei etwa 2,5 Millionen Gefangenen - allein in diesen "Rheinwiesenlagern" , von denen in der Zeit bis Oktober 1945 etwa 800.000 Menschen (oder mehr) verhungerten, erschlagen oder willkürlich erschossen wurden, durch Folterungen zugrunde gingen oder an Seuchen(zB Hungertyphus) starben.

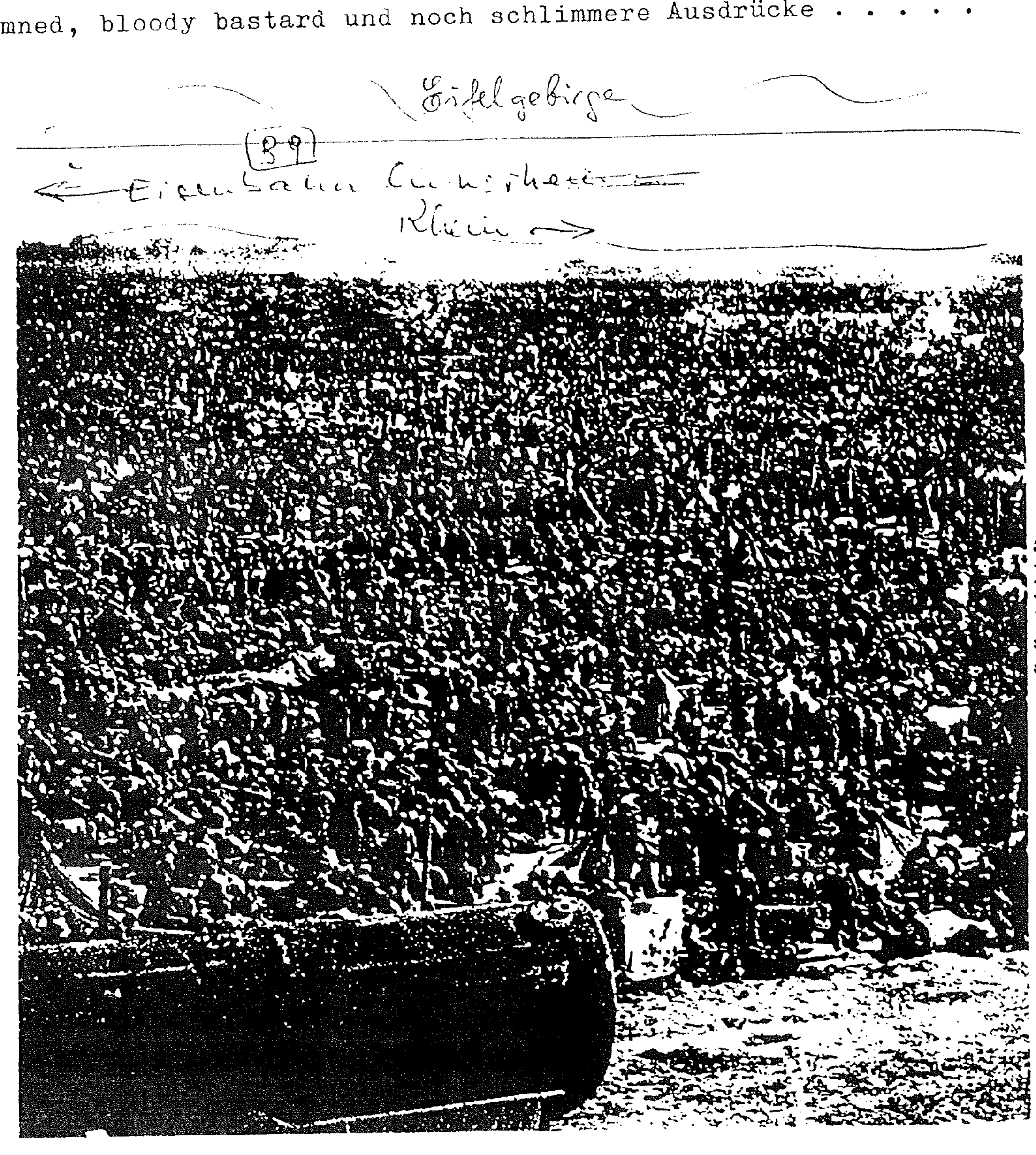
Eine grausame Zeit mit Hunger, Folter und Mord.

Unsere Lkw-Kolonne fuhr Richtung Südwesten. Wieder waren wir zu je 40 Mann (oder mehr) auf den Ami-Truks zusammengepfercht. Auf dem Dach des Führerhauses saß ein amerikanischer GI mit schußbereiter Maschinenpistole.
Unsere Wagenkolonne hielt in einem größeren Ort kurz an. Die Wachmannschaften und Fahrer wurden ausgetauscht.
Mit Wut, Abscheu und großem Ekel mußten wir mitansehen, wie auf den Straßen deutsche Mädchen eng umschlungen mit den fremden Soldaten poussierten.
Nun ja, für nur eine Schachtel Zigaretten vielleicht, zum Umtausch gegen Lebensmittel vielleicht oder ein neues Paar Perlonstrümpfe. Es war ja in dieser schrecklichen Zeit so manches möglich oder aber auch bittere Notwendigkeit.
Eine Schande bleibt es trotzdem, auch in dieser Situation !
Nördlich von Neu Wied, am rechten Rheinufer, gegenüber von Andernach (den Namen dieser Stadt habe ich erst viel später erfahren und anscheinend sollten wir auch gar nicht wissen, wo wir sind) hielten die Lkw's an und wir wurden auf die Straße getrieben. Mit den Händen über dem Kopf mußten wir den Weg fortsetzen. Soldaten, die vor Erschöpfung zusammenbrachen, wurden einfach am Straßenrand liegengelassen. (Vielleicht auch erschossen ?) Kaum einer hatte einen Rucksack, eine Decke oder eine Zeltbahn dabei.



Nach einem langen Fußmarsch erreichten wir an einer Alleenstraße zwischen

Andernach und Sinzig einen größeren Gebäudekomplex. Es handelte sich anscheinend um ehemal. deutsche Kasernengebäude. Auf den Wiesen und Äckern vor uns sahen wir die hohen Stacheldrahtzäune, die sich unendlich weit ausdehnten. So weit das Auge reichte. Das Gebiet war wieder in Einzelcamps von etwa jeweils 300m x 300m aufgeteilt und bereits vollgepfercht mit Gefangenen. Leicht abwärts - westlich - ein breiter, großer Fluß. Der Rhein.
Und drüben ein Höhenzug, die Eifel.
Über einen breiten Feldweg wurden wir in einen dieser Stacheldraht-Käfige getrieben mit Schlägen und Beschimpfungen, let's go, let's go, fughy german, damned, bloody bastard und noch schlimmere Ausdrücke . . . . .



amtliche Bonner Kriegsgefangenendokumentatio:

Einer davon war ich!

Zitat: Dr.Ernest F.Fischer, jun., Oberst a.D.-US-Army (1988):
" .....in Stacheldraht-Käfigen zusammengepfercht.....Schulter an Schulter.... der Erdboden unter ihnen ein Sumpf aus Dreck und Krankheit ...."

Da stand ich nun im Regen völlig durchnäßt zwischen den Leidensgenossen. Noch gut erinnere ich mich an den alten, großen Kessel, der am unteren Rand des Bildes zu sehen ist. Nur wenige Meter war er vom Stacheldrahtzaun entfernt und ich malte mir in meiner Phantasie aus, wie es wohl wäre, wenn ich dort zum Schutz gegen die Witterung ein wenig hätte unterkriechen können. Ein Soldat neben mir hielt ein größeres Stück Pappkarton über seinen Kopf. Ich selbst hatte den großen, langen und warmen Wach-Mantel.

Da kam uns eine Idee.

An dieser Stelle in der Nähe des Stacheldrahtzaunes war das Ackergelände etwas abschüssig. Das Regenwasser blieb hier nicht stehen und bewegte sich in kleinen Rinnsalen abwärts, hin zum Rhein.

Wir setzten uns auf den nassen Boden, schlugen meinen großen Mantel gemeinsam über unsere Schultern und hielten den Pappkarton über unsere Köpfe. Wie ein kleines Regendach. Ringsherum um unseren Sitzplatz gruben wir mit meiner Corned-beef-Büchse eine kleine Rinne, damit das Regenwasser von unseren Platz ferngehalten wurde. Die gewonnene Erde schütteten wir auf unseren Platz obenauf und gewannen dadurch eine etwas höhere Sitzposition.

In einem Erdloch ein halbes Jahr dahinvegetiert.

Wir beobachteten andere Gefangene,wie sie sich ebenfalls kleine Erdhügel aufschütteten und dabei gleichzeitig Erdlöcher gruben zum Schutz gegen Wind und Kälte.

Zitat : Oberst a.D.J.B.Mason (April 1945) : ".....bot sich..... ein erschreckender Anblick. Nahezu 100.000 ausgemergelte .....Männer, Frauen, Kinder, Greise und Kranke.....Ein grausamer Himmel übergoß sie Woche für Woche mit ströhmendem Regen, ...Amputierte schlitterten wie Amphibien durch den Matsch.....bis sie entschliefen in ihren zusammenfallenden Erdlöchern."

Es war in der zweiten Hälfte des Monat April 45. Die anfängliche Enge ließ nach. Die Verhältnisse hier waren einigermaßen organisiert. In den einzelnen Frischluft-Käfigen rechts und links des verbreiterten Feldweges (wir nannten es Lagerstraße) befanden sich jeweils etwa 10.000 Gefangene. Auch hier wurden wir in Gruppen zu je 100 Mann eingeteilt. Ein Hundertschaftsführer war zuständig für den morgentlichen Zählapell, für die Entlausung, das Wegschaffen der an Entkräftung und Hunger Gestorbenen sowie die zahlenmäßige Ersatzbeschaffung, damit die Anzahl wieder stimmte. Und für die tägliche Verpflegung! Das war ein besonderes Kapitel. Für je 11 Mann gab es ein einziges Komißbrot und jeder bekam 1 rohe Kartoffel oder 1 Mohrrübe. Hin und wieder gab es

einen Teelöffel (unverdaulichen!) Rindertalk als Fettersatz. Insgesamt waren das etwa 800 Kalorien pro Tag.

Bei dieser Verteilung - 1 Brot für 11 Mann - blieb dem Hundertschaftsführer täglich ein ganzes Brot für sich allein, von dem er einen Teil wiederum für Tauschgeschäfte verwenden konnte. Ein lukratives Geschäft !

Die Anzahl der Gefangenen dezimierte sich durch Wegsterben täglich im Durchschnit allein in unserem Einzel-Camp um etwa 15 Mann, sodaß es bald so aussah wie auf diesem Bild.



(Bei Sinzig, Mai/Juli 1945)

Todesstrafe war angedroht und wurde auch vollstreckt an Zivilisten, die etwas Lebensmittel brachten, bzw bringen wollten. Habe es selbst erlebt.

Die Hygieneverhältnisse waren katastrophal. In jedem Einzel-Camp gab es eine einzige Wasserstelle, d.h.ein Schlauch mit ein oder zwei Wasserhähnen sodaß für jeden Mann gerade mal einige Sekunden pro Tag zur Verfügung standen, um dort etwas Trinkwasser zu holen.

Ein halbes Jahr lang hatte ich mich nicht mehr gewaschen und trug immer noch die Unterwäsche und das Hemd aus Meschede.

Gegen Verlausung gab es gelegentlich eine Spritze Läusepulfer auf dem Kopf und unters Hemd. Unglaublich ! Wie habe ich das nur ausgehalten ? Wie viele sind auch daran zugrunde gegangen?

Und eine einzige Latrine. Am Stacheldrahtzaun dort unten einfach eine große Grube voll mit Rgenwasser, Kot und Urin, ein dickes Brett oder ein Baumstamm darüber, fertig . Wer sollte dort auch seine Notdurft verrichten, bei dieser schwachen Lebensmittelversorgung? Oft 3 bis 4 Tage lang kein Bedarf.

Dafür wurde diese Grube gelegentlich zum Ertränken einens Gefangenen benutzt! Selbst erlebt, selbst gesehen !

So vegetierte ich Woche um Woche dahin.
Unser "Käfig" grenzte mit einigen Metern Zwischenraum direkt an das rechte Rheinufer. Drüben, linksrheinisch die B9. Einige Häuser am Hang. Gelegentlich ein Jeep, der Streife fuhr oder ein GMC-Truk.
Zwei- oder drei-mal überflogen doppelrumpfige Lightnings im Tiefflug die Gefangenenlager, warfen Steine herunter, mitten hinein in die Masse der Gefangenen. Manchmal wurde auch eine Maschinengewehrsalve abgefeuert.
Dann zogen sie wieder steil hinauf in den Himmel und entschwanden ......
Mit großer Wehmut dachte ich daran, daß es für alle Zukunft wohl vorbei sei mit meinem Wunsch, später einmal mein Brot bei den Fliegern (ggf Lufthansa) zu verdienen.

Ganz vorn im Cokpit als Pilot !
Der Traum war ausgeträumt, zerschlagen, tot !

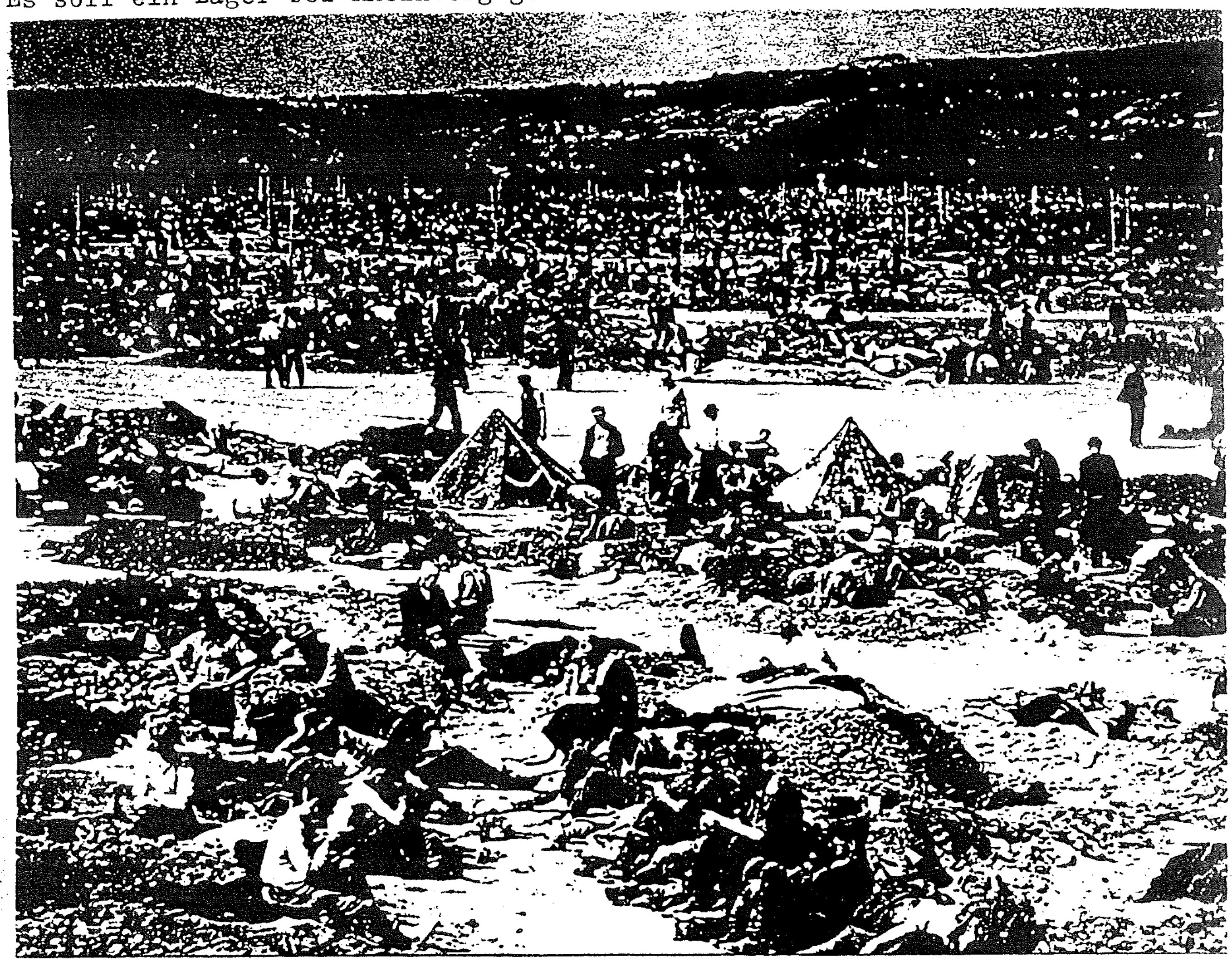
Unten am Rheinufer hatten sich einige Gefangene nachts unter dem Stacheldrahtzaun hindurchgegraben, trotz der strengen Bewachung, waren die 50 Meter hinübergelaufen und im Rhein davongeschwommen. Wir hatten eine riesen Angst vor Vergeltung, z B daß man zur Abschreckung einige Unschuldige als Geißeln erschießt.

Angst vor der Zukunft

Es war Juli 1945. Nichts hatte sich an unserer Lage verändert. Inzwischen war es mir gelungen, eine 1-Liter-Blechdose zu ergattern, die ich als Kopfkissen benutzte, damit sie mir nicht gestohlen werden konnte. Mit allen möglichen Tricks fertigte ich mir dafür sogar einen Deckel, damit ich die Dose auch verschließen konnte. Von der täglichen Brotration begann ich, jeweils ein oder zwei kleine Stückchen Brot abzuzweigen und trocknete diese an der Sonne, um mir mit der Zeit eine kleine Notration zu schaffen. Ebenso machte ich es mit der täglichen Kartoffel. Jedes mal, wenn ich das Glück hatte, anstatt einer Kartoffel zwei kleinere zu bekommen, hob ich eine davon auf für den Vorrat. Nach drei oder vier Wochen hatte ich die Dose voll mit getrockneten Brotstückchen und drei oder vier "Reservekartoffeln". Ein unschätzbarer Reichtum! Aber ich mußte das ganz geheim halten vor den Mitgefangenen.

Obwohl das internationale Rote Kreuz (IRK) genügend Lebensmittelvorräte im Hinblick auf diese Hungerkatastrophe bereitstehen hatte, wurde der IRK - Präsident Praderwand weder zu einem Gespräch bei den zuständigen Herren der amerikanischen Besatzungsmacht empfangen und auch jegliche Besichtigung der Gefangenenlager wurde untersagt.
Bis zu diesem Zeitpunkt müssen bereits etwa 20 % der Gefangenen dieser "Rheinwiesenlager" an Hunger und Seuchen elend krepiert sein !

Durch dieses Massensterben herrschte nicht mehr die drangvolle Enge und es sah aus - auch in unserem Camp - in etwa so, wie auf diesem Bild hier.
Es soll ein Lager bei Rheinberg gewesen sein.



Amerikanisches Lager für deutsche Kriegsgefangene auf den Rheinwiesen bei Bonn

DER SPIEGEL 18/1995 49

Hin und wieder wurden einige Gefangene herausgesucht, die außerhalb des Lagers gewisse Arbeiten für die Besatzungssoldaten ausführen mußten und so entstand - wenn auch nur ganz gering - etwas Kontakt zur Bevölkerung.
Die katastrophalen Verhältnisse in den Lagern wurden bekannt und auch wir erfuhren einige Neuigkeiten, die unsere Zukunft betraf.
Es gingen Gerüchte um über einen "Morgenthau-Plan", wonach alle männlichen Bürger über 14 Jahren zwangssterilisiert und die jüngeren Kinder den Eltern weggenommen werden sollten. Morgenthau jr. -damaliger Finanzminister der USA- wollte alle Industrieanlagen aus Deutschland entfernen und die Kohlegruben, die Eisenwerke und die Chemiewerke im Ruhrgebiet sämtlich stillegen.
" Ich kümmere mich nicht darum, was aus der Bevölkerung des Ruhrgebietes wird (Spiegelausgabe 2/1985). Bemerkung: Das wird ja heute -1997- tatsächlich auf andere Weise praktiziert !

Auch Churchil unterschrieb in Quebec, man werde aus Deutschland " a contry primarily agricultural and pastoral in its charakter ", d.h. ein Land im wesentlichen mit landwirtschaftlichem und Weidecharakter machen.
Morgenthau jubelte:" Der Höhepunkt meiner ganzen Laufbahn " (Spiegel 2/1985-Seite 31).
Im Hinblick auf solche Rachegedanken sei auch auf das bereits 1941 erschienene Buch des Präsidenten der Amerikanischen Friedensgesellschaft, Herrn Theodor Nathan Kaufmann, verwiesen, der die gesamte deutsche Bevölkerung für immer vom Erdboden verschwinden lassen wollte und zwar durch totale Zwangssterilisation. (Damals wußte man noch nichts von Hitlers Gaskammern).
Auch Herr Stimson meinte dazu:".....man müsse einen Großteil der deutschen Bevölkerung "wegschaffen". (12 Millionen Vertriebene sind der Beweis).
Ein Politologe in Amerika äußerte bereits 1943 : "Sollten wir diesen Krieg gewinnen, müssen wir den Deutschen aas Kindermachen abgewöhnen, dann erledigt sich das Generationenproblem von selbst". Er wollte wohl sagen, dann sterben die Deutschen von sèlbst aus. (Das Profitdenken der beiden letzten Generationen wurde bewußt gefördert, der heutige Altersaufbau ist der Beweis - es ist gelungen) !
Dagegen Herr Prof. Wolfsohn. Er ist der Meinung (Bild / Winter 1996/97) : "Das deutsche Volk hat zu wenig Kinder. Wir müssen uns wieder mehr auf das " W I R " besinnen".
Was damals für uns Gerüchte waren,-erwies sich später,-hatte Hintergrund !

Trotzdem. Wir alle hatten größte Angst vor der Zukunft. Der Krieg war seit Monaten beendet. Wie lange sollten wir hier in dieser Ungewissheit aushalten? Was würde mit uns geschehen ?

Ein heißer Tag im Sommer 1945

Wieder einmal gab es eine Aufregung.
Gleich neben der Latrine stand ein leeres Benzinfaß. Darauf hatte man einen Mann gestellt. Er war nakt. Gesicht, Arme, Körper und Beine waren mit Teer bestrichen. Es war ein heißer Tag. Er stand in der prallen Sonne, bis er ohnmächtig herunterstürzte, weil seine Haut nicht mehr atmen konnte.
Auch das war eine Möglichkeit der Folter !
Die beiden anwesenden US-Soldaten, die für diese Schandtat, für diesen Mord zuständig waren, befahlen, den ohnmächtigen Mann sofort in die Latrine zu werfen, damit er in dieser Jauche vollends ertrinken sollte. Mitgefangene mußten seinen Kopf mit einer Holzlatte hinunterdrücken, bis er sich nicht mehr rührte.
Was gibt es doch für Unmenschen, die sich solche Quälereien ausdenken ?

Erst viel später erfuhr ich den Grund. Der Mann ahtte am Oberarm seine Blutgruppe eintätoviert, wie es bei der SS üblich war. In Wirklichkeit aber handelte es sich um einen Rumänen, der bei den rumänischen Hilfstruppen gedient hatte. Bei diesen Hilftruppen soll es ebenfalls praktiziert worden sein, die Blutgruppe einzutätovieren, obwohl sie nichts mit der deutsche SS zu tun hatten. Durch dieses Mißverständnis wurde befohlen, ihn mit Teer anzustreichen, als besondere Folter zur Abschreckung.

--.--

War es ein Schutzengel ?

Ich war bereits so sehr geschwächt, daß ich nur noch liegend auf dem Erdboden den Tag und die Nacht verbringen konnte. Wenn ich mich etwas zu rasch aufrichtete, wurde mir schwarz vor den Augen und ich fiel wieder zurück auf mein Erdhäufelchen, das ich mir in den vielen Wochen als Lagerstätte geschaffen hatte. Ich war nur noch ein Skelett. Die seitlichen Beckenknochen waren auf dem herten Erdboden bereits blau aufgelegen.
Wieviele Tage blieben mir noch, bis auch ich verhungert war ???

In dieser Situation geschah für mich ein "Wunder" !

Es mag bereits Ende August gewesen sein. Wir hatten eine längere Schönwetterperiode. Gerade hatte ich mich zur Wasserstelle begeben und mich mit Trinkwasser versorgt. Da stand plötzlich ein amerikanischer Soldat, ein Staff - Sergant, vor mir. Etwa meine Größe, etwas korpulent. Er sah mich freundlich an und ich spürte instinktiv, daß er mir etwas Gutes tun wollte.
Warum gerade mir ? Und wieder einmal stellte ich mir die Frage : Gibt es etwa doch "Schutzengel" ?
Ich hatte ja in meinem ganzen bisherigen Leben (ich war 23) niemandem jemals ein Leid zugefügt, im Gegenteil, mit Einsatz meines Lebens und meiner Gesundheit vielen, vielen Schwerverwundeten das Leben gerettet, das Überleben ermöglicht. Sollte ich jetzt vom Schicksal etwa einen Dank bekommen ?

Noch nie in den vergangenen Monaten war ein US-Soldat auf diese Weise hier direkt zwischen den Gefangenen zu sehen gewesen. Was hatte gerade ihn hierher geführt ? Mitten hinein in dieses Elend ? Und ausgerechnet zu mir ?
Da fand ich den Mut, versuchte, soweit es mein Schwächezustand zuließ, Haltung anzunehmen und riskierte es, ihn anzusprechen. Meine gesamten Englischkenntnisse kramte ich hervor als ich fragte (in etwa so) :
"Excuse me, sir ....usw....."Zu Deutsch:"Entschuldigen Sie, mein Herr, wie lange noch soll diese Situation hier fortdauern? Der Krieg ist schon lange beendet. Viele sterben hier vor Hunger und auch ich habe nur noch wenige Tage zu leben. Bitte helfen Sie mir, ich bin in Pilsen, in Böhmen geboren und möchte nach Hause zu meinen Eltern."

Da kam Licht in seine Augen !
Und in Englisch und gebrochenem Deutsch sagte er, daß wir eigentlich Landsleute seien. Auch er war in Böhmen, im Egerland zuhause gewesen und seine Eltern hatten in Aussig (Usti) in den Schichtwerken (Waschmittelproduktion) gearbeitet.(Jüdische Firmeninhaber seinerzeit). Vielleicht war er selbst Miteigentümer gewesen.
"You must be here tomorrow the same time" - , dann ging er .

Ich war wie von Sinnen. Bedeutete das etwa eine Wende meines elenden Daseins?

Ganz pünktlich am nächsten Vormittag hielt ich mich in der Nähe der Wasserstelle auf. Und tatsächlich. Dort drüben suchte sich der Sergant einen Weg durch die am Boden liegenden Gefangenen. Heimlich steckte er mir ein halbes Weißbrot zu und eine Schachtel Zigaretten. Ein wertvolles Tauschobjekt für mich ! "Luky Strike" - "LSMFT" - "Luky Strike means fine tobaco" las ich auf der Schachtel. Diesen Werbespruch habe ich bis heute nicht vergessen !

"I come again tomorrow, look for me".

Sofort verbarg ich das Brot und die Zigaretten unter meiner zerschlissenen Jacke, es durfte niemand sehen. Die verhungerten Menschen hätten es mir weggerissen.
Jeden Vormittag hielt ich sehnsüchtig Ausschau nach meinem Wohltäter. Hin und wieder steckte er mir auch eine kleine Fleischdose zu, oder auch eine "Life"-Illustrierte (-Magazin). Erstmals las ich nähere Einzelheiten über deutsche KZs, von deren Existenz ich zwar gehört hatte, aber von den Zuständen darin fast nichts wußte. Das Titelbild eines dieser "Life"-Magazine zeigte den General Eisenhower in Uniform mit dem dick gedruckten Ausspruch: " WE KILLED TOO LES ".(Das habe ich hier bereits zitiert.)

Jetzt, bei dieser Lektüre wurde mir so manches begreiflich. Auch in gewissem Maße die barbarische Behandlung und Mißhandlung der deutschen Gefangenen und das (bewußt) verursachte Massensterben in Eisenhower's "DEATH CAMPS", in den Rheinwiesenlagern.

Aber hin und wieder gab es auch "Menschen" unter den Bewachern !
Vielleicht habe ich durch die Hilfe dieses Serganten überlebt. D a n k e !

Noch einige Male hatte ich das Glück, ihm zu begegnen. Nach zwei Wochen etwa, mußte ich meinen großen Wachmantel und meine Blechdose - das war ja alles, was ich besaß - aus meinem Erdloch holen und er ging mit mir -come on - hinaus aus dem Camp, den breiten Lagerweg entlang dorthin, wo 3 oder 4 große Zelte standen. Die bisherigen Unterkünfte und Lebensmittellager unserer Bewacher.

Zu dieser Zeit - was ich aber noch nicht wußte - waren bereits Verhandlungen mit den Franzosen in Gang, deren Besatzungsgebiet etwas weiter nach Norden ausgedehnt werden sollte und daß sie dabei auch dieses Lager bei Andernach übernehmen sollten. Deshalb war eines dieser 30-Mann-Zelte bereits frei.

Nur einige zusammenfaltbare Notliegen standen herum.
Das waren zusammenlegbare Holzgestelle, die mit einer wetterfesten, kräftigen Plane bespannt waren. Ca 60 x 200 cm.
Eine solche Plane sollte mir später eine sehr gute Überlebenshilfe sein.
Eine dieser Liegen wurde mir zugeteilt. Mein "Schutzengel" war plötzlich und wortlos verschwunden.
Ich konnte es nicht fassen ! Nach fünf Monaten im Freien, ständig der Witterung ausgesetzt, dem Regen, der Kälte, am nassen Boden liegend oder in einem Erdloch. Und jetzt so plötzlich dieser "Luxus" ! Ein festes Dach über dem Kopf !
Außer mir lagen noch etwa 8 bis 10 Gefangene auf den Feldpritschen.

Nachts wachte ich auf. Ich hörte es regnen. Aber das Geräusch war doch ganz anders ? Warum wurde ich gar nicht naß ?
Da begriff ich ganz überglücklich, daß ich unter einem Zeltdach lag, daß ich geschützt war. Diese Geräusch, wie die Regentropfen auf das Zeltdach prasselten, konnte ich nie vergessen.

Doch diese glückliche Zeit währte nicht lange .
Inzwischen hatte uns die Nachricht erreicht, daß eine massenhafte Vertreibung (ca 12 Millionen !) der deutschen Zivilbevölkerung östl. der Oder-Neiße-Demarkationslinie begonnen hatte. Auch die Sudetendeutschen (etwa 3 bis 3,5 Millionen Menschen) sollten vertrieben werden.
Somit war auch ich betroffen !

Bei der amerikan.Besatzungsmacht tat sich die Frage auf, wohin man bei Auflösung der Lager die Gefangenen bringen sollte, die in die angestammte Heimat nicht zurückkehren konnten. Bei der endgültigen Festlegung der Demarkationslinien der französischen Besatzungszone bot es sich geradezu an, die Linie so weit nach Norden zu verschieben, daß die Masse der im Raum Andernach/Sinzig befindlichen Kriegsgefangenen unter französische Kontrolle kam.
Schätzungsweise waren das ca 300.000 Menschen.
Die Franzosen hatten bei den Kampfhandlungen im südwestlichen Gebiet Deutschlands nur verhältnismäßig wenig Gefangene gemacht und konnten jetzt über ein großes Angebot an Zwangsarbeitern verfügen.

Aus diesem Grund wurden z.B. im Lager Andernach die "heimatlosen" Gefangenen zunächst in dem Camp gegenüber der Kasernengebäude gesammelt.
Auch ich mußte dort hin und bereits nach kurzer Zeit das schützende Zelt wieder verlassen. Aber: In einer solchen Zwangssituation in der ich mich befand und seit Monaten nichts weiter besaß als was ich an Kleidung auf dem Leib trug sowie 2 Blechdosen, die mein stolzer Besitz waren, da sorgt man vor! Da hebt man vorsorglich alles auf, ob es ein rostiger Nagel ist oder ein Stückchen Draht. Wer weiß, wann man es wird brauchen können. Noch heute bücke ich mich, wenn eine Büroklammer auf dem Gehweg liegt.
Solche Vergangenheit prägt den Menschen !
Neben meiner Pritsche standen rechts und links mehrere unbenützte Pritschen. Eine der festen, dichten Planen, die daraufgespannt waren, mußte ich unbedingt an mich bringen ! Irgendwann würde ich diese gebrauchen können. Als Schutz vor dem Regen oder als Unterlage auf dem nassen Boden. Später diente sie mir tatsächlich als "Hängematte" beim 9-tägigen Transport in einem Viehwaggon quer durch Frankreich und ganz zum Schluß hatte ich mir daraus sogar einen Rucksack gefertigt. Man muß nur die richtige Idee haben und das Talent dazu.
So begann ich heimlich, eine dieser Planen aus der Verschnürung zu lockern. Ganz langsam mußte ich das tun, Stückchen um Stückchen, damit es niemandem auffiel. Auch nicht den Mitgefangenen. Einige Tage und Nächte habe ich dazu gebraucht. Dann, eines Nachts, als alle schliefen, der Wachposten seinen Kontrollgang gemacht hatte, ganz schnell die Plane herunter vom Holzgestell, zusammengerollt und mit der festen Schnur umwickelt. Und dann sofort unter meinem großen Wach-Mantel versteckt. W a r i c h j e t z t r e i c h !!!

Schon wenige Tage danach mußte ich wieder heraus aus meinem Zelt -"Hotel" , hinüber in das Sammel-Camp für "Heimatlose" .
Bereits am ersten Abend verhalf mir diese Zeltbahn zu großem Nutzen.
Zwei Gefangene hatten ein Zwei-Mann-Zelt aufgebaut. Eine äußerst seltene Sache ! Sie hatten unter dem Zelt eine etwa 40 cm tiefe Grube ausgehoben und das gewonnene Erdreich ringsum als Schutz gegen den Regen aufgeschüttet. Aber sie lagen auf dem nackten Boden. Nur mit ihrer Uniform bekleidet. Mein Angebot :
Ich habe eine feste Unterlage,
ich habe einen dicken, warmen Wach-Mantel. Ihr habt ein Dach über dem Kopf !
Wir wurden uns einig., legten meine feste Plane auf den Zeltboden und

mit unseren ausgemergelten Körpern hatten wir auch zu dritt Platz. Wir deckten uns mit dem großen Wach-Mantel zu, er reichte für uns alle und unsere eigene Körperwärme gab ihren Anteil dazu. Meinen Kopf legte ich wieder auf die Blechdose. Alles in allem eine prima Lösung(!), wäre nicht der unerträgliche Hunger gewesen.

Eines Tages hatte ich ganz besonderes Glück. Ich wurde in ein Arbeitskomando eingeteilt und durfte bei der Reinigung der Kasernenunterkünfte gegenüber unseres Camps helfen. Dabei ergatterte ich einige Handvoll Brotkrümel, die ich im Eßraum von den Tischen gewischt hatte und füllte damit die Taschen meiner Jacke und Hose. Und draußen auf dem Abfallhaufen lag ein Stück Weißbrot. Es war zwar schon zum Teil angeschimmelt aber sofort verschlang ich es - ohne Angst - ohne Ekel - allein vor Hunger.
Für die Arbeit erhielt jeder am Abend einen großen Löffel Eintopfsuppe in seine Büchse oder sein Kochgeschirr.
Ein richtiger "Schlemmertag" !

Unvorstellbare Grausamkeiten

Es sollte wohl bis zur Übergabe der Lager nicht mehr lange dauern. Immer, wenn es Abend wurde, waren die amerik.Soldaten in der Kaserne in feuchtfröhlicher Abschiedsstimmung. Was sollten sie auch tun vor Langeweile ?
In einer dieser Nächte kam es zum Eklat :
Betrunkene Soldaten(Offiziere?) fuhren mit mehreren Jeeps den breiten Feldweg zwischen den Camps entlang und feuerten wahllos mit Maschinenpistolen hinein in die schutzlos auf dem Erdboden schlafenden Gefangenen. Zum großen Glück blieb unser Teil-Camp verschont.
Dann später, kamen ein oder zwei Bul-'dozer mit ganz breiten Planierschaufeln und im Scheinwerferlicht fuhren sie über die Verwundeten und Toten hinweg, schoben sie zum Teil vor sich her und begruben sie oft noch lebend beim Einebnen in ihren Erdlöchern.
Ein fürchterliches Schreien und Hilferufen gellte durch die Nacht.
Die Überlebenden, die sich noch selbst fortbewegen konnten, wurden am nächsten Tag herausgetrieben. Ähnliche schreckliche Vorkommnisse sollen sich auch in anderen Lagern ereignet haben, zum Beispiel bei Remagen.

Zitat: US-Wach..ann M. Brech (Prof.d.Philosophie/Mercury-College/New York) zum Lager Andernach (dort war ich auch Augenzeuge) : ".....Wachposten waren sehr brutal.....Ich schaute zurück, als sie die Gefangenen heraustrieben. Sie standen tief im Schlamm, soweit ich sehen konnte. Köpfe, Arme und Beine der Toten ragten aus dem Schlamm auf. Mir wurde schlecht - ich war angewidert".

Anmerkung : Bauer Otto Tillius / Gerichtsbeschluß Remagen / darf bis heute (!) sein Land nicht umgraben, weil zu viele mit Buldozern nachts in ihren Erdlöchern zugeschoben - lebendig begraben - wurden. (Remagen April 45).

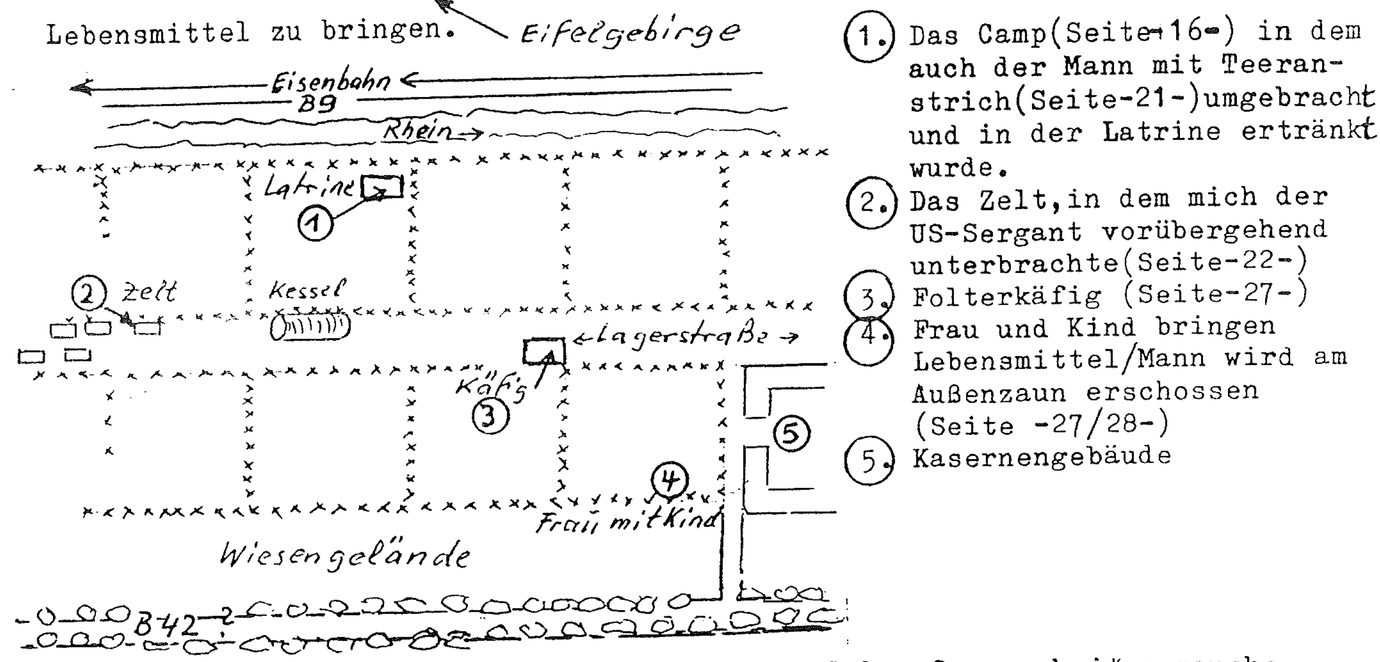
Anscheinend wollte hier eine gewisse Gruppe der amerikanischen Truppen noch Rache an den bösen Deutschen üben !
Nur wenige Tage später habe ich gesehen, mit welcher Grausamkeit ein Mensch zu Tode gefoltert wurde.
Auf dem breiten Feldweg, unmittelbar neben dem Stacheldrahtzaun, war ein Drahtkäfig eingerichtet. Etwa 3m x 3m und etwa 3m hoch. Darin ein hölzernes Podium, an der Rückseite ein Galgen. Wir sollten mitansehen können, was darin geschah. Zur Abschreckung.
Ein Gefangener hatte anscheinend im Lebensmittellager eine große Keksbüchse entwendet. Er mußte sich zunächst nakt ausziehen, dann die große Keksbüchse aufreißen (sie war ca 40cm hoch) und dann, auf dem Bauch liegend, Kekse essen. Zur Strafe !
Immer nur Kekse, Kekse, Kekse .....
Sobald er innehielt, wurde er vom Wachsoldat geschlagen und gezwungen, wieder Kekse zu essen, bis er erbrach. Dann wurde diese Keks-Blechdose auf das Podium direkt unter den Galgen gestellt. Dem Gefangenen wurde befohlen, sich auf diese Blechbüchse zu stellen. Der Galgenstrick wurde jetzt so knapp am Querbalken angebracht und festgebunden, daß sich der Gefangene gerade noch mit ausgestreckten Armen an diesem Querbalken mit den Händen festhalten konnte und ihm die Schlinge um den Hals gelegt. Es war alles so übel ausgedacht, daß sich der Mann zwangsläufig erhängen mußte, sobald er etwa die Blechdose wegstieß und ihn seine Kräfte verließen.

Drahtkäfig mit Galgen und Keksdose

Jetzt packte der Folterknecht den armen Mann an den Hoden, quetschte und drehte so stark daran herum, daß der Gefolterte fürchterlich schrie, seine Beine zur Abwehr bewegte und - so war es ja beabsichtigt(!), dabei die Blechdose umstieß. Jetzt konnte er sich nur noch mit den Händen am Querbalken festklammern, so lange noch, bis ihn die Kraft verließ. Damit hatte er sich „selbst" erhängt.
Noch tagelang hing er dort. Zur Abschreckung !

Und wieder, einige Tage danach, mußte ich miterleben, wie ein Gefangener in der Nähe des Außenzaunes totgeschossen wurde, nur deshalb, weil sich eine Frau mit einem etwa 8-bis 10-jährigen Kind von der Straße her näherte und

in einem Korb einige Rüben und Lebensmittel bringen wollte.
Vielleicht war es der Vater und Ehemann ?
Grausam, so etwas mitansehen zu müssen. Es war nicht der einzige Fall !
Unter Androhung von Schußwaffengebrauch war es verboten, den Gefangenen
Lebensmittel zu bringen.



Eigene Anmerkung: Es ist unvorstellbar, zu welchen Grausamkeiten manche Menschen fähig sind. Ganz gleich, ob Politiker, Dichter und Denker, Wissenschaftler oder andere "Ehrenmänner" von besondrem Format.

Hier ein Beispiel:
Nobelpreisträger, Dichter und Schriftsteller, im 2. Weltkrieg Us-Berichterstatter Ernest Hemmingway rühmt sich in seinen "Selected Letters 1917-1961", wie er einen deutschen Soldat im Herbst 1944 -aus dem Hinterhalt- erschoß, der auf einem Fahrrad nach Aachen zu flüchten versuchte:" Der Junge war ungefähr so alt, wie mein Sohn Patrik damals und ich hatte ihn durchs Rückgrad geschossen und die Kugel war durch die Leber rausgekommen."
Oder: Am 27.August 1949 schreibt er an einen Freund, wie er beim Einmarsch in Paris 1944 "...einen SS-Kraut umgelegt ...." habe, als dieser versuchte, ihn auf die Genfer Konvention hinzuweisen. (Übersetzung):" Du irrst Dich, Bruder, sagte ich zu ihm und schoß ihm dreimal schnell in den Bauch, und dann als er in die Knie ging, schoß ich ihn in den Schädel, sodaß ihm das Gehirn aus dem Mund kam, oder aus der Nase, glaube ich."
(1981 bei Charles Scribners' Sons New York erschienen)

Noch ein Beispiel:
Auch Albert Einstein war nicht frei von Rachegedanken gegen das deutsche Volk, wenn er kurz vor seinem Tod gesteht:" Ja, ich habe auf den Knopf gedrückt ".
(Einstein-Biographie von Vallentin)

Eigentlich hatte Einstein die erste Atombombe dem deutschen Volk zugedacht. Sie war aber erst nach der Kapitulation der Deutschen Wehrmacht (im Sommer 45) einsatzbereit.

Man köönte die Namensliste fortsetzen. L E I D E R !

Die Lager wurden im September/Oktober 1945 an die Franzosen übergeben. Ein neues Leidenskapitel begann und schien kein Ende zu nehmen.

--.--

Fortsetzung Seite-30-

? Woher meine Adresse ?

? wie, wo, wer kam aus meinen Entwürfen Geld machen ?

es war die Rede von (in LW-Offizierskreisen z. B. im Kasino)

„rotierenden Magnetscheiben"

oder auch das Wort „Antimagnetismus"

„Schwerkraftwellen"

„Einstein-sche Relativitätstheorie"

„schweres Wasser" - Produktion an Norwegen's besetzter Küste

→ für Atom-spaltung erforderlich

Produktion einer Atombombe bereits im Gang ...

(Aktionen im Nordpolargebiet ???)

Ursache für Kristallnacht - Provokation, - Zündstoff!

" " 2. Weltkrieg - "

[204]

Liebe Tante JU !

Wie schön war doch die Zeit mit Dir !
Du hieltest stets ganz treu zu mir,
Du ließest in Gefahr mich nie im Stich,
Du warst ein Stück von meinem "Ich".

Weit über tausend Stunden
waren wir im Schicksal fest verbunden,
über den Wolken, durch Wind und in einsamer Nacht
hast Du mich stets gesund wieder heimgebracht.

Wie oft mußte ich Dich ganz arg schinden
um eine Gefahr - für uns beide - zu überwinden,
doch mit Deiner drei Motoren letzter Kraft
haben wir's gemeinsam doch geschafft.

Wie herrlich war's auf manchen Flügen !
Heut mal schnell hinauf zur Insel Rügen
und morgen über die Pußta kreuz und quer,
über die Karpaten hinweg und hin zum Schwarzen Meer.

Im Tiefflug über unser Deutsches Land,
bis hin zum schönen Ostseestrand.
Königsberg und Riga bleiben unvergessen !
Es ist vorbei, es war einmal gewesen . . . . .

Im Mondlicht über den Wolken, wie war das schön !
Meine Besatzung und ich, wir dachten
keinen Augenblick an das Kriegsgescheh'n
und was die armen Menschen dort unten jetzt wohl machten.

Doch jäh wurden wir wieder aus den Träumen gerissen,
mußten hinaus an die Front, wie es auch andere müssen,
wir mußten unendlich viel Leid mitansehen
und größte Gefahren selbst überstehen.

Wie oft saß ich erschöpft im Cokpitsessel,
wenn ich herausflog aus einem umkämpften Kessel,
wenn ringsum die Flakgranaten krepierten,
daß wir in der Kabine den Pulverdamps spürten.

Wenn wir erfaßt waren im feindlichen Scheinwerferlicht.
Angst durfte jetzt nicht aufkommen, das gab es nicht !
Aber oft habe ich ganz still gebetet . . . .
So haben wir vielen hundert Verwundeten das Leben gerettet.

Auch Du - liebe JU - warst manchmal schwer verletzt,
das halbe Höhenruder war Dir weggefetzt,
in der Tragfläche klaffte ein großes Loch,
aber ich wußte: Wir beiden schaffen es doch !

Auch mit nur zwei Motoren und mit äußerster Kraft
hast Du -voll beladen- mit Vollgas den Start noch geschafft,
weil der dritte Motor vor Kälte einfach nicht wollte.
Doch siehe da, kurz vor dem Platzrand sprang im Fahrtwind er an,
wenn er auch stotterte und schmollte.

Und wieder mal drei Treffer durch die leichte Flak,
jetzt war's beschissen !

Die Ladeluke war Dir völlig rausgerissen,
die Verglasung der Kabine zerschlagen und in Splitter,
das halbe Armaturenbrett zerstört. Jetzt wurde es bitter !

Du kamst in's Flachtrudeln, wie man's so macht
und das alles über der brennenden Stadt Breslau, um Mitternacht.
Wir waren nicht hoch, nur etwa einhundert Meter,
ich mußte Dich steuern nur noch mit Pinsel, Kugel und Variometer.

Du hattest mich niemals verlassen. Ich mußte es riskieren.
Ich gab meine ganze Kraft, durfte Dich jetzt nicht verlieren.
Denn Du warst mir stets ein treuer Begleiter, meine brave Tante JU.
Bleib lang noch in den Lüften, flieg weiter Du !

Adolf Rindt, ehemals Weltkrieg II - Pilot, Stuttgart / Juni 1997